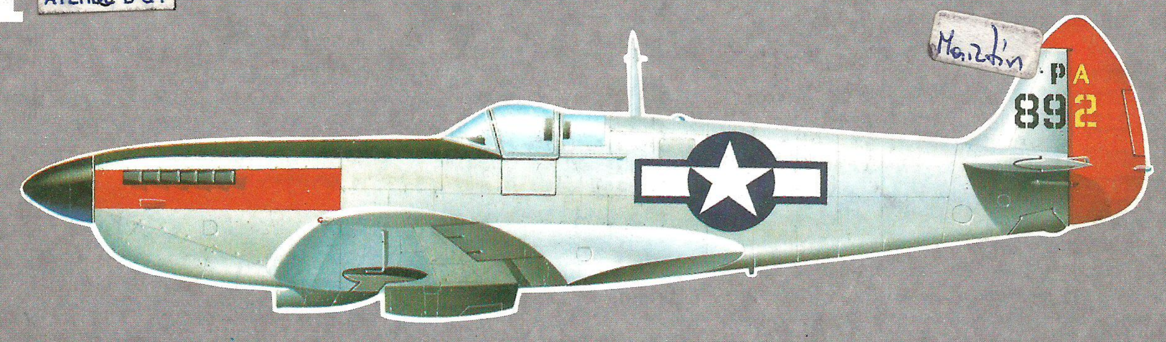
Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

171



Reconocimiento fotográfico ■ Mitsubishi G4M «Betty»
Cronología de la Aviación ■ Líneas Aéreas: ALIA

Editorial Delta, S.A.

La II Guerra Mundial

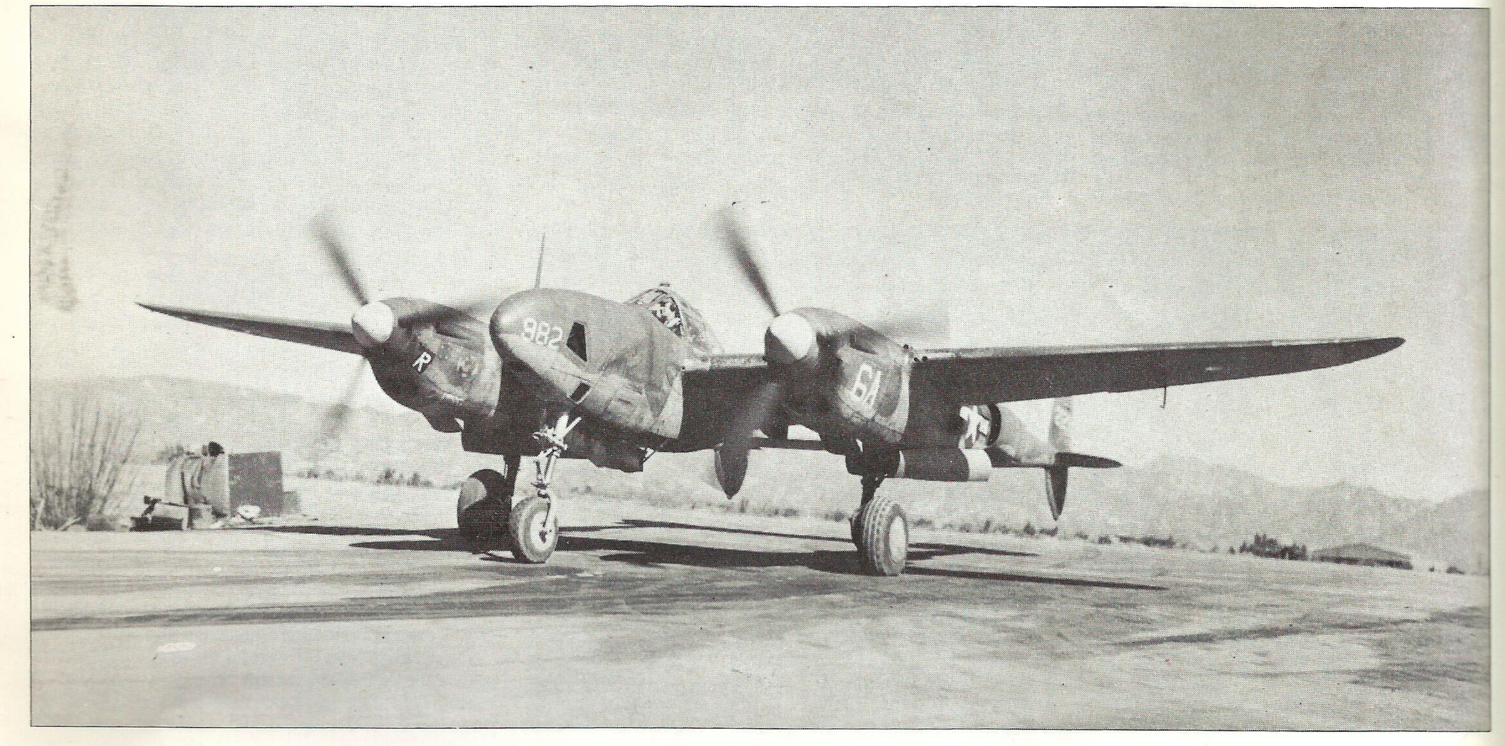
Reconocimiento fotográfico

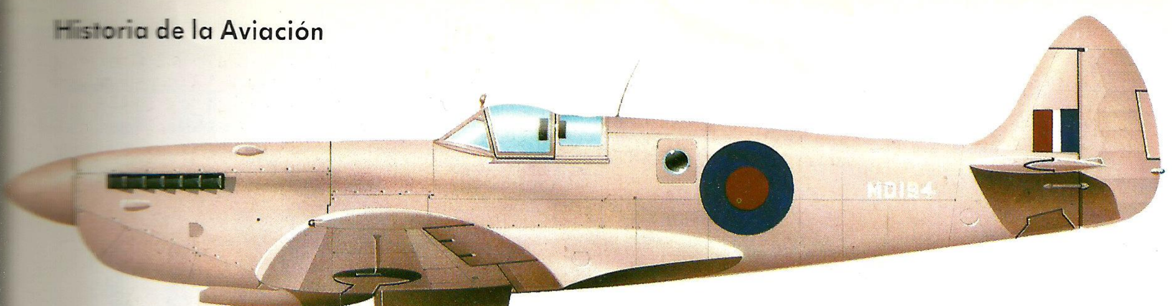
Antes de la I Guerra Mundial, muchos oficiales del ejército y la armada consideraban descabellada la posibilidad de una guerra aérea, pero en cambio coincidían al sugerir la utilización del aeroplano como medio de reconocimiento. Como la historia se encargaría de demostrar, esos oficiales sólo acertaron en lo segundo.

Las cámaras de reconocimiento aéreo de la I Guerra Mundial eran increíblemente engorrosas y difíciles de manejar. Hacia 1939, esas máquinas se montaban con relativa facilidad en la parte más conveniente del avión, con mecanismos de obturación por control remoto eléctrico o mecánico y con sistemas de calefacción para contrarrestar el frío intenso a alta cota, que puede congelar el lubricante y empañar las lentes. Por lo general, cuanto mayor es la cámara mejor es la definición de la fotografía, y cuanto mayor es la distancia focal mayor es también la ampliación. Se hallaron sistemas para sustituir las viejas placas de vidrio por películas contínuas y para la exposición automática de cada fotograma. Bastante antes de 1939 se consiguió la necesaria superposición entre una fotografía y la siguiente, de manera que éstas pudiesen agruparse en largas filas reproduciendo la trayectoria de vuelo del avión que las tomaba. Algunas cámaras fueron montada a fin de que pudiesen pivotar lateralmente y dar una cobertura a izquierda y derecha, al tiempo que en Estados Unidos se popularizaba el grupo de tres cámaras Trimetrogon; la central estaba montada verticalmente y las otras dos ligeramente inclinadas a fin de cubrir un sector más amplio, llegándose a alcanzar una anchura de 24 km desde una altura de 9 150 m.

La vigilancia aérea y la cartografía desarrollaron técnicas precisas llamadas fotogrametría, en las que las fotografías tomadas desde el aire se empleaban para levantar mapas, no sólo captando los perfiles geográficos sino que también, utilizando voluminosas y complejas máquinas de restitución esteoroscópica automática, obtener imágenes similares a las de una película de tres dimensiones. Pronto se comprendió que la fotografía esteoroscópica podía ser de gran ayuda a la hora de interpretar las imágenes captadas. Gran Bretaña fue país pionero en la utilización de esos métodos, si bien los resultados prácticos fueron patéticos hasta el crucial invierno de 1939-40, en que las fuerzas armadas británicas optaron por hacerse con los servicios de dos técnicos civiles, Fred Winterbotham (quien más tarde

Configurado para misiones de reconocimiento fotográfico, el Lockheed P-38 Lightning adoptaba la denominación F-5. El aparato de la foto es un F-5A, con una de las instalaciones posibles de cámaras en el morro. Estos aviones volaban desarmados a fin de mejorar sus prestaciones en altura y dejar espacio libre para las cámaras. A los mandos de un F-5 murió el novelista francés Antoine de Saint-Exupéry.





Spitfire PR.Mk X utilizado por el 542.° Squadron de la RAF en 1945. La abertura situada delante de la escarapela del fuselaje correspondía a una cámara de 20 cm de distancia focal, en tanto que a través de la superficie ventral del fuselaje trabajaban dos cámaras de 36 cm.

sería figura clave en la lectora «Ultra» de todas las señales codificadas alemanas y japonesas, que fue quizá más valiosa que cualquier reconocimiento fotográfico) y Sidney Cotton, que había concebido el traje de vuelo Sidcot.

Cotton tuvo una participación destacada en la creación de un tipo totalmente nuevo de aviones PR (*photo reconnaissance,* o de reconocimiento fotográfico). Hasta entonces, ese cometido había sido desempeñado por bombarderos, incapaces de superar los 250 km/h y de alcanzar techos de vuelo que les hiciesen invulnerables a las defensas enemigas. Cotton concluyó que el avión necesario para tales misiones era un caza muy rápido, con el armamento reemplazado por cámaras y con combustible adicional, capaz de volar a alta cota y pintado en un color que dificultase su percepción desde abajo. El Ministerio del Aire británico explicó a Cotton que el Supermarine Spitfire, único avión de ese tipo disponible, no podía acomodar cámaras, pero un piloto de la Patrulla Especial de Heston, el teniente de patrulla «Shorty» Longbottom, redactó un informe sobre la viabilidad de la propuesta de Cotton. Ese informe llegó a las más altas esferas del Mando de Caza que, tras muchas discusiones, consiguió que se asignasen a Heston dos preciados Spitfire. Estos aviones fueron modificados en Farnborough con una cámara F.24 en cada ala, combustible adicional y provisión extra de aceite en un pequeño depósito externo. A continuación, y pintado en verde pálido brillante, el primer Spitfire PR fue pilotado por Longbottom en una salida sobre la Línea Sigfrido, el 18 de noviembre de 1939.

Photo Reconnaissance Unit

Aparecieron a continuación cientos de Spitfire PR. Unos pocos sirvieron en Francia en 1940, fotografiando 12 950 km^2 de territorios pesadamente defendidos sin sufrir una sola pérdida, en tanto que los Bristol Blenheim, Fairey Battle y Westland Lysander del Componente Aéreo de la RAF fotografiaban sólo la mitad de esa superficie encajando 40 bajas. A mediados de 1940 se había establecido firmemente la PRU (Photo Reconnaissance Unit, o unidad de reconocimiento fotográfico). El color normalizado para sus aviones era el *PRU Blue,* un tinte azul grisáceo, aunque también se utilizó el blanco, el rosa y otros. El color rosa se empleó inicialmente en los aviones de baja cota, equipados con cámaras oblicuas en las alas y/o detrás de la cabina, y que tomaban las imágenes volando a pleno gas a menos de 50 m del suelo. Muchos de los primeros Spitfire PR fueron Mk IV, y entre otras versiones de alta cota existieron las Mk VI y VII, con las alas puntiagudas y cabinas presionizadas, pero la variante definitiva fue la soberbia Mk XI. Ésta incorporaba un motor Merlin de dos etapas, combustible adicional y un depósito de aceite de mayor capacidad, un parabrisas mejorado y aterrizador de cola retráctil; los ejemplares tardíos llevaban también una deriva más puntiaguda. Descontando la versión PR.Mk IX, se produjeron 471 ejemplares, que operaron en Europa y en la mayoría de los teatros de ultramar.



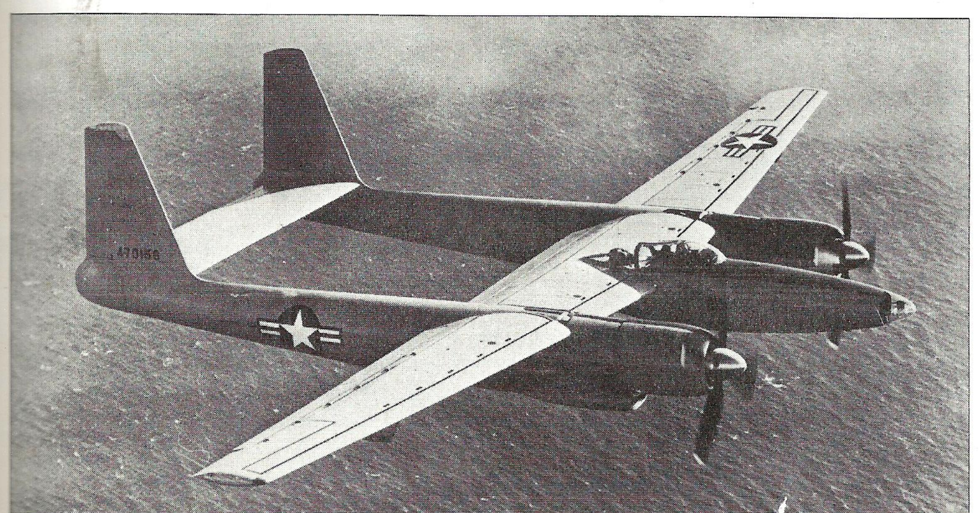
Este North American Mustang Mk I fue utilizado como caza de reconocimiento por el 2.° Squadron de la RAF y muestra la abertura para la cámara detrás de la cabina, sobre la letra equis. Este modelo reemplazó al Curtiss Tomahawk y fue destinado principalmente a salidas a baja cota sobre Francia.

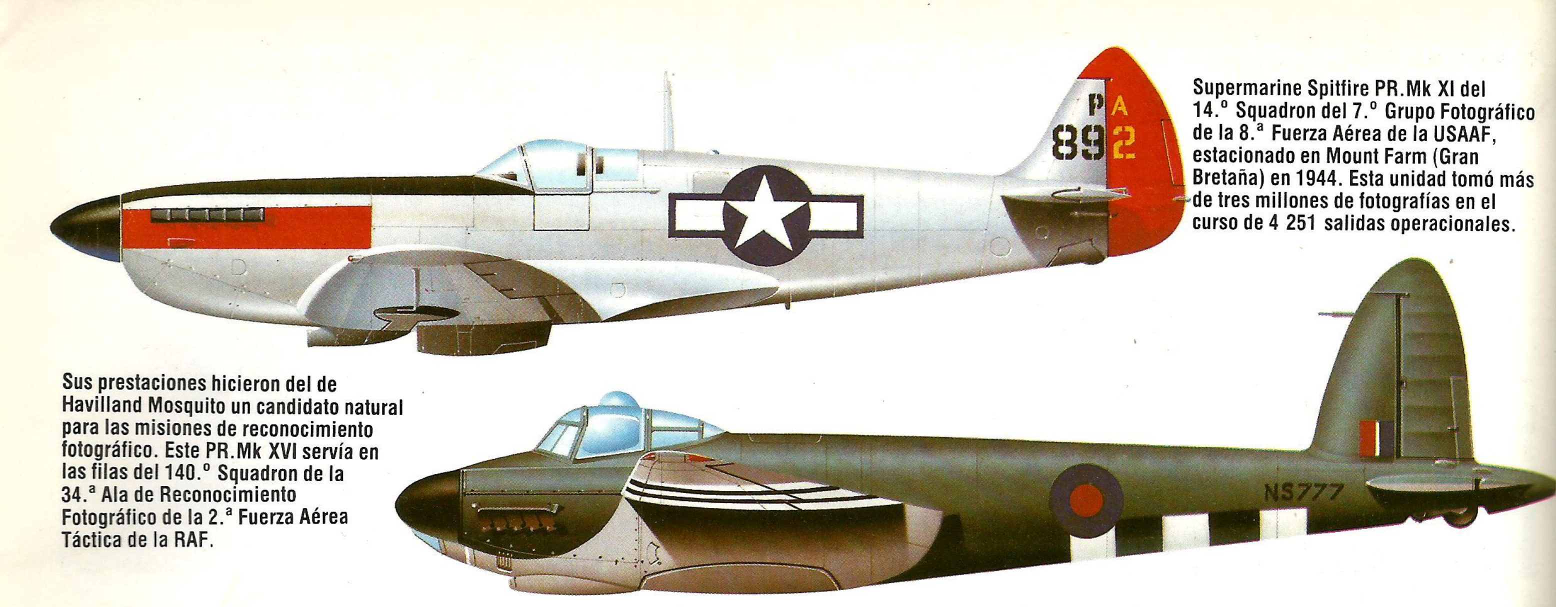
Cuando en 1941 llegaron a Liverpool los primeros North American Mustang se comprobó que resultaban más veloces a baja cota que cualquier Spitfire, además de que poseían un alcance muy superior. De este modo, el cometido inicial del Mustang en la RAF fue el reconocimiento táctico a baja cota, con cámaras oblicuas y conservando todo el armamento. Más tarde, la USAAF empleó distintas conversiones con varios tipos de cámaras, la mayoría de ellas para misiones a alta cota (tales como el modelo F-6), pero los principales aviones de reconocimiento norteamericanos fueron los F-5 y las conversiones de bombarderos. La serie F-5 comprendía versiones especiales del Lockheed P-38 Lightning, con la sección delantera de la góndola adoptando distintas formas según el tipo de cámaras instaladas. Los Consolidated F-7 Liberator llevaban hasta 11 cámaras de grandes dimensiones, pero el mayor avión de reconocimiento fotográfico de la guerra fue el Boeing F-13A (reconstrucción del B-29 Superfortress), que comenzó a operar sobre Japón en diciembre de 1944.

El de Havilland Mosquito fue probablemente el mejor avión PR británico y se aceptó para ese cometido en 1939, antes de que el Estado Mayor del Aire diese como válido el concepto del bombardero veloz desarmado. Desde su primera salida operacional, el 20 de setiembre de 1941, los Mosquito PR se zafaron fácilmente de los cazas perseguidores, especialmente cuando se montaron motores de dos etapas en la versión Mk IX de 1943. El último modelo de la guerra fue el PR.Mk 34, con 5 760 litros de carburante y posibilidad de cubrir 5 630 km en 10 horas y a una cota de 10 670 m. El Mosquito fue también utilizado como avión PR por la USAAF, en distintas versiones del tipo denominado F-8.

No voló ningún avión PR diseñado desde el principio como tal hasta después de la guerra cuando, el 7 de julio de 1946, Howard Hughes puso en el aire el voluminoso Hughes XF-11,

El Hughes XF-11 fue diseñado como avión de reconocimiento fotográfico lejano, con las cámaras montadas en la sección delantera de la góndola central. Se encargaron en total 98 ejemplares de serie, pero la conclusión de la II Guerra Mundial supuso la cancelación de todos los contratos (foto US Air Force).





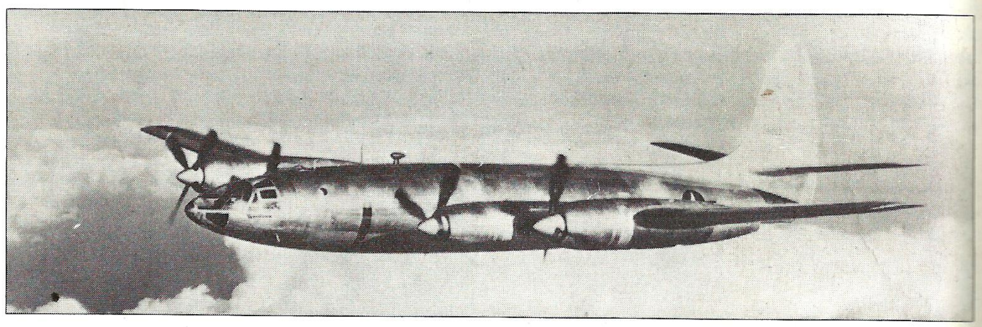
Supermarine Spitfire PR.Mk XI del 14.° Squadron del 7.° Grupo Fotográfico de la 8.ª Fuerza Aérea de la USAAF, estacionado en Mount Farm (Gran Bretaña) en 1944. Esta unidad tomó más de tres millones de fotografías en el curso de 4 251 salidas operacionales.

Sus prestaciones hicieron del de Havilland Mosquito un candidato natural para las misiones de reconocimiento fotográfico. Este PR.Mk XVI servía en las filas del 140.° Squadron de la 34.ª Ala de Reconocimiento Fotográfico de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica de la RAF.

concebido como sucesor del F-5 (P-38) y configurado de forma similar a él, con doble fuselaje. El XF-11 era, sin embargo, mucho mayor, con una envergadura de 30,50 m, y estaba propulsado por dos motores R-4360 de 3 000 hp que accionaban hélices contrarrotativas. Una de esas hélices invirtió el paso en pleno vuelo, provocando un accidente en el que casi muere el propio Hughes y dando pie a la cancelación del programa. El mayor avión PR concebido expresamente fue el Republic XF-12 Rainbow, con cuatro R-4360 y un alcance de 6 440 km en 10 horas. Pero cuando realizó su primer vuelo, el 7 de febrero de 1946, era ya tiempo de los aviones de reacción.

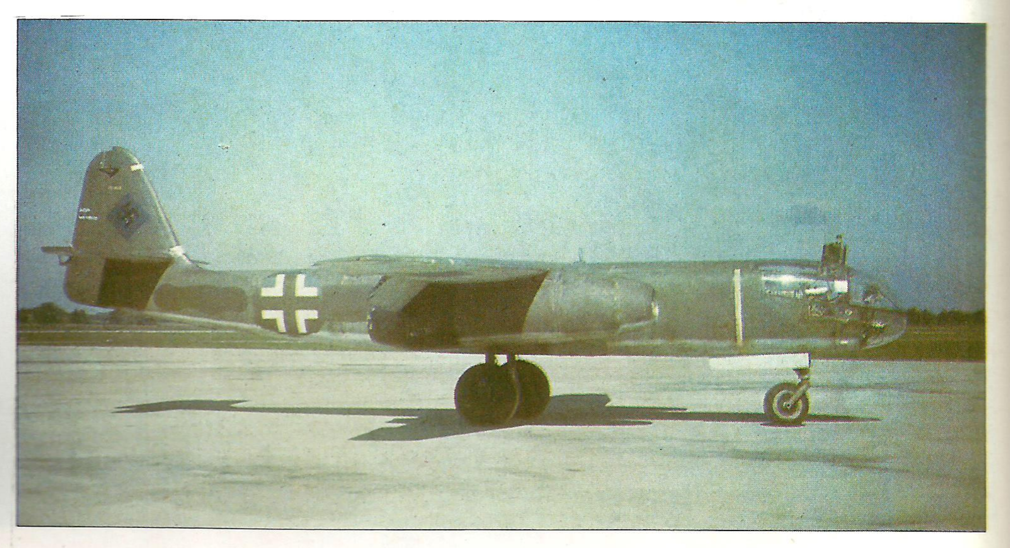
Fue precisamente el reactor el que acudió en rescate de la impotente Luftwaffe en 1944, que durante casi cuatro años había sido incapaz de obtener una buena cobertura fotográfica de las islas británicas. Al empezar la guerra existía el *Aufklärungsgruppe* (grupo de reconocimiento) del alto mando que, a las órdenes del coronel Theo Rowelh, era una unidad muy capaz y de gran amplitud de miras, con ambiciosos planes de ejecución de misiones a cotas de vuelo inalcanzables por los cazas enemigos. Aunque estaba previsto utilizar a largo plazo el modelo Henschel Hs 130, diseñado expresamente con cabina presionizada, el rápido desarrollo del tipo de alta cota Junkers Ju 86P-2 dio a esta unidad un vehículo muy útil en una fecha tan temprana como era el otoño de 1940. Esta versión presionizada del viejo bombardero con motores diesel podía ascender hasta los 12 800 m y actuar con una impunidad prácticamente increíble. Durante la primera mitad de 1942, los aparatos de este tipo fotografiaron todo Egipto y al 8.° Ejército británico. Pero un día, el 24 de agosto de 1942, y para consternación de los tripulantes de un Ju 86P-2, un Spitfire llegó a su cota y, tras una persecución durante la que el piloto británico pasó mil fatigas, el bimotor alemán cayó en llamas. Ese Spitfire, básicamente un viejo Mk V, había sido desprovisto de todo el equipo innecesario para ahorrar peso y alcanzar el techo del PR alemán.

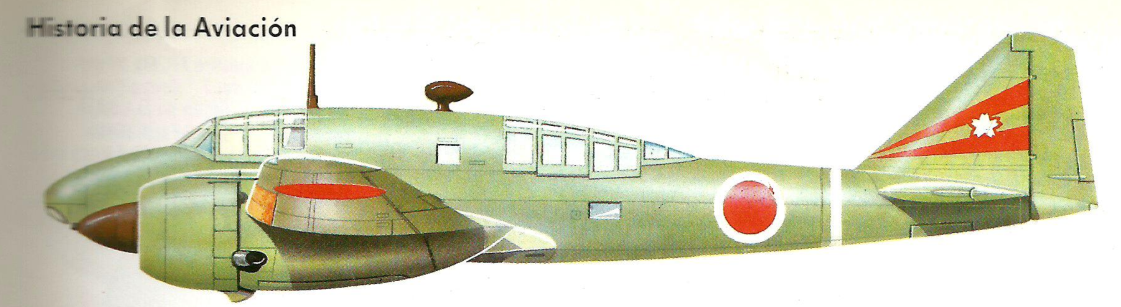
Apareció acto seguido el Ju 86R-1 de gran envergadura, uno de los primeros aviones configurados para volar a cotas elevadísimas y que con los años se perpetuaría en aparatos como los Lockheed U-2 y TR-1. La RAF respondió rápidamente con el interceptador estratosférico Westland Welkin, pero de hecho sólo se habían construido unos pocos Ju 86R-1, el programa del Hs 130 se fue al traste debido a una serie de problemas técnicos y la Luftwafe tuvo que contentarse con utilizar versiones equipadas con cámaras de sus bombarderos ordinarios, dando como resultado aviones muy vulnerables. Los aparatos más rápidos fueron las variantes PR del Messerschmitt Me 410A, pero incluso éstas eran incapaces de sobrevivir a penetraciones profundas en el espacio aéreo británico. La serie Arado Ar 240A era aproximadamente tan rápida como el avión anterior, pero resultaba peor en otros aspectos y fue utilizada en escaso número en el frente del Este e Italia.


Un aparato realmente impresionante, y aún más en el campo de la fotografía aérea, fue el Republic XF-12 Rainbow. Diseñado durante la guerra, fue superado en muy poco tiempo por los nuevos aparatos de reacción. Su autonomía máxima era de 10 horas (foto US Air Force).

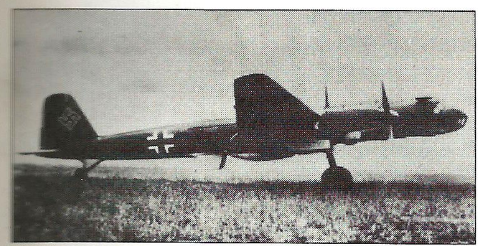
El papel alemán

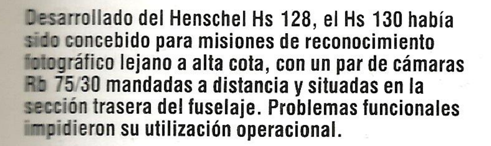
Desde luego, también la industria alemana produjo aviones de grandes dimensiones destinados al reconocimiento estratégico, principalmente marítimo. El más conocido fue el Focke-Wulf Fw 200C-Condor, que también llevaba armas para atacar a los buques aliados. Mayor y mucho más pesado, el Junkers Ju 290A apareció en varias versiones oceánicas, muchas de ellas equipadas con radar y algunas erizadas de armamento defensivo; el subtipo Ju 290A-8 fue el único avión con cuatro torretas dorsales, y su potencia total de fuego ascendía a diez cañones MG 151/20 de 20 mm y una ametralladora Mg 131 de 13 mm. Dos modelos Heinkel de largo alcance que sirvieron en contadas ocasiones fueron el He 116B, parecido a un He 111 con cuatro pequeños motores, y el extraordinario He 119 que, equipado con ruedas o dos flotadores,


Inmune a los interceptadores enemigos, el Arado Ar 234-1b llevó a cabo misiones de reconocimiento a alta cota sobre Gran Bretaña durante los últimos meses de hostilidades, con un par de cámaras montadas en la sección delantera del fuselaje. El ejemplar de la foto fue empleado por el 1./FAGr 100 desde el sur de Alemania en 1945.

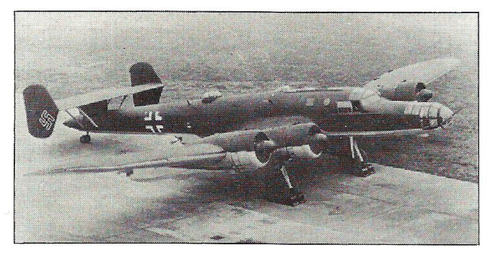


El modelo de reconocimiento a alta cota Mitsubishi Ki-46 «Dinah» poseía excelentes prestaciones y resultaba muy difícil de interceptar; tanto era así, que los alemanes intentaron en vano construirlo bajo licencia. Este ejemplar es un Ki-46-II del 51.° Dokuritsu Dai Shijugo Chutai, empleado a finales de 1941.

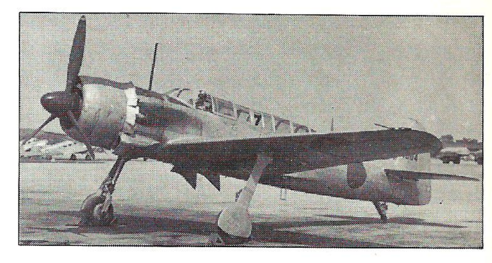




Desarrollado del Henschel Hs 128, el Hs 130 había sido concebido para misiones de reconocimiento fotográfico lejano a alta cota, con un par de cámaras Rb 75/30 mandadas a distancia y situadas en la sección trasera del fuselaje. Problemas funcionales impidieron su utilización operacional.



Durante las primeras fases de la II Guerra Mundial fueron puestos en servicio muchos aviones civiles. Uno de ellos fue el Blohm und Voss BV 142V2/U1, avión de reconocimiento marítimo y estratégico desarrollado de un transporte postal. Este modelo operó con el 2./Aufkl.St.Ob.d.L.



La necesidad japonesa de un avión embarcado de reconocimiento que tuviese gran alcance y fuese veloz se materializó en el Nakajima C6N1 Saiun, aparato capaz de acechar efectivamente los movimientos de la flota norteamericana. Las aberturas de las cámaras se hallaban en el vientre y los costados del fuselaje.

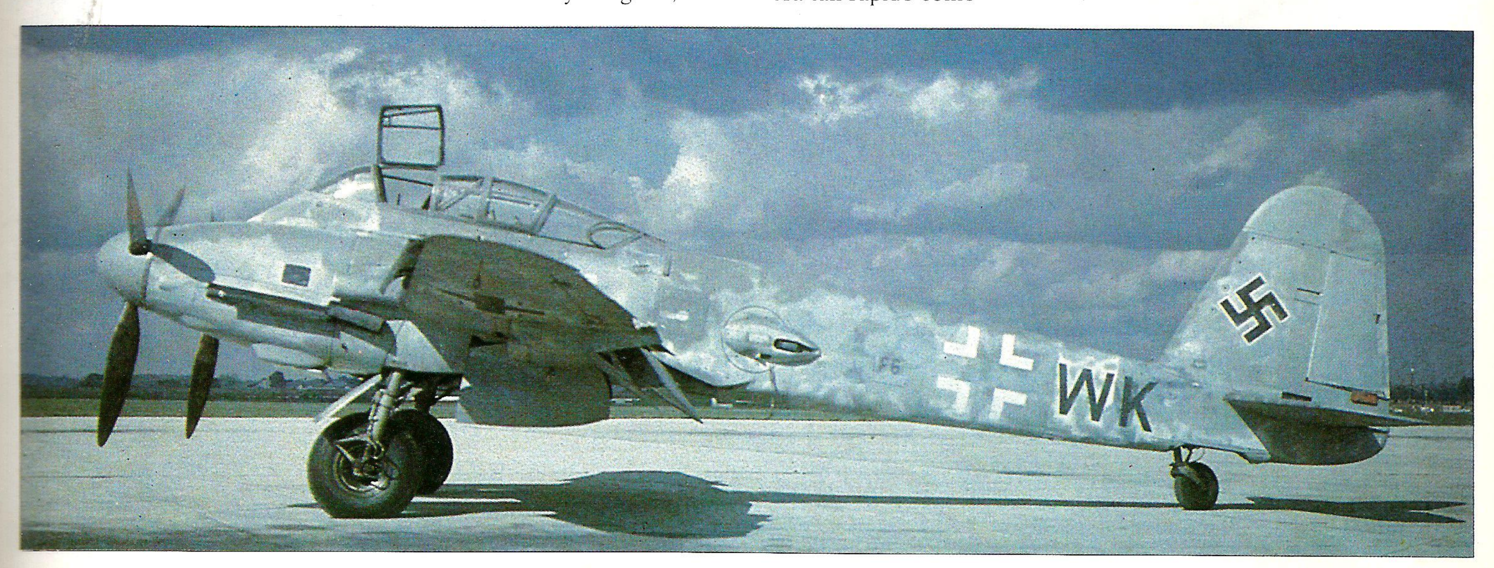
llevaba un motor acoplado DB 606 en mitad del fuselaje, con los ejes de transmisión pasando a través de la cabina, ampliamente acristalada. Incluso con los flotadores alcanzaba los 570 km/h. Otro avión poco conocido fue el Blohm und Voss BV 142, previsto para misiones de reconocimiento lejano pero retirado en 1942 a causa de su vulnerabilidad.

Para consuelo del alto mando alemán, el birreactor Arado Ar 234B-1 entró en fase operacional en setiembre de 1944, aunque de hecho había llevado a cabo bastantes misiones desde principios del mes anterior, con un éxito total. Capaz de alcanzar los 640 km/h a cotas de 10 000 m, era prácticamente ininterceptable; por primera vez desde 1941, la Luftwafe disponía de un avión que podía regresar a su base invariablemente y con hermosas fotografías de todo aquello que se le encomendaba. Además, el Ar 234B-2 podía operar con una pesada carga de bombas, pero este modelo llegó demasiado tarde para tener una repercusión significativa en el desarrollo de los hechos.

El Ejército Imperial japonés dispuso de buen número de aviones de reconocimiento táctico, tales como los Mitsubishi Ki-15 y Ki-51, pero el Ki-46 de la misma compañía fue uno de los mejores aviones de reconocimiento estratégico de la guerra. (De hecho, la Luftwafe intentó construirlo bajo licencia en Alemania.) Diseñado en 1938, el Ki-46 era un elegante y grácil bimotor, con el piloto y el operador de radio y artillero separados por los depósitos centrales de carburante. Muchas de sus versiones no eran más pesadas que la mayoría de los cazas monomotores norteamericanos, de manera que con dos motores de sólo 1 000 hp de potencia unitaria el Ki-46 podía cubrir grandes distancias a 480 km/h, o bien llegar hasta los 630 km/h en vuelo horizontal en caso de emergencia.

La Marina Imperial japonesa utilizó una profusión de hidroaviones e hidrocanoas de reconocimiento, en tanto que los portaaviones conocimiento, en tanto que los portaaviones desplegaron el menudo Yokosuka D4Y2-C, una versión de un bombardero en picado, hasta que en el otoño de 1944 entró en servicio el estilizado Nakajima C6N1 Saiun. Parecido a un Focke-Wulf Fw 190 biplaza en tándem y alargado, el Saiun era tan rápido como cualquier caza aliado. Un aparato de este tipo fue abatido por un caza de la US Navy a las 05,40 horas del 15 de agosto de 1945, cinco minutos antes del cese de las hostilidades.

Cuando, en junio de 1941, Hitler lanzó la operación «Barbarroja» contra la Unión Soviética, este país no disponía prácticamente de aviones dedicados al reconocimiento. La V-VS (fuerza aérea) había dado de baja sus obsoletos Kharkov R-10, pero utilizaba todavía unos pocos bombarderos Tupolev SB-2bis equipados con cámaras junto a los últimos supervivientes de la en tiempos formidable fuerza de biplanos Polikarpov R-5 y R-Z. El fabuloso bimotor Petlyakov Pe-2 era cada vez más numeroso, pero la única unidad de reconocimiento equipada con el Pe-2R sirvió con la Flota Septentrional de la AV-MF (fuerza aeronaval). Hay pocas evidencias que permitan alimentar la creencia general de que los cazas Mikoyan-Gurevich MiG-3 fueron utilizados a principios de 1942 en misiones de reconocimiento táctico equipados con cámaras oblicuas, si bien es cierto que ese avión era muy rápido a baja cota y en cambio no sobresalía como caza de combate aéreo. A finales de 1944, comenzaron a emplearse versiones especializadas del Tupolev Tu-2, aunque gran parte de las misiones PR corrían a cargo de aviones modificados.



La experiencia operacional conseguida con los Messerschmitt Me 410A-1 y A-2 condujo a la versión polivalente A-3, uno de cuyos cometidos era el reconocimiento fotográfico. Los perfiles inferiores del fuselaje fueron modificados a fin de acomodar dos cámaras en la bodega de armas, tras desmontarse las dos ametralladoras de tiro frontal.

Mitsubishi G4M «Betty»

Tan mal protegido que los pilotos de caza norteamericanos le llamaron «el honorable encendedor infalible», el G4M tuvo que desempeñar cometidos que estaban más allá de sus posibilidades. Pese a ello, fue el principal bombardero de la Marina Imperial japonesa y se mantuvo en activo durante toda la guerra en el Pacífico.

Uno de los peores momentos de las armas británicas durante la II Guerra Mundial fue el 10 de diciembre de 1941, cuando los japoneses hundieron dos de los mayores buques de guerra de la Royal Navy mediante un ataque aéreo. Quien más quien menos, los occidentales creían por entonces que los aviones japoneses no eran sino mediocres copias de modelos extranjeros, e incluso se les ridiculizaba afirmando que estaban construidos de caña de bambú y papel de paja de arroz. Así, ¿quién era el responsable del hundimiento de esos dos barcos? La única respuesta parecía ser el viejo torpedero biplano Yokosuka B4Y, pero al cabo de un tiempo se supo que el acorazado y el crucero de batalla habían sido enviados al fondo por bombarderos de largo alcance Mitsubishi G3M y G4M. El segundo era totalmente desconocido por los Aliados, debido a que nadie se había preocupado de hojear los informes que sobre él se habían recibido de China (ello no es nada extraño, pues tampoco se había dado mayor importancia a los primeros avisos sobre la existencia del caza Mitsubishi A6M Cero, que constituyó una sorpresa todavía mayor).

En el contexto de la guerra en el Pacífico, un bombardero bimotor japonés no significaba gran cosa y, de hecho, el G4M tuvo una influencia marginal en los sucesos en ese teatro y sufrió fuertes pérdidas. No obstante, un potencia de primera línea de más de

Personal de vuelo relajándose antes de emprender una nueva misión, con un G4M2e Modelo 24J cargado con un Okha en segundo plano. Los bombarderos que llevaban los Okha eran modificados expresamente, perdiendo las puertas de la bodega de armas y recibiendo las fijaciones para el ingenio, pero esta combinación parasitaria resultaba muy lenta en vuelo y era una presa fácil para los aviones enemigos.



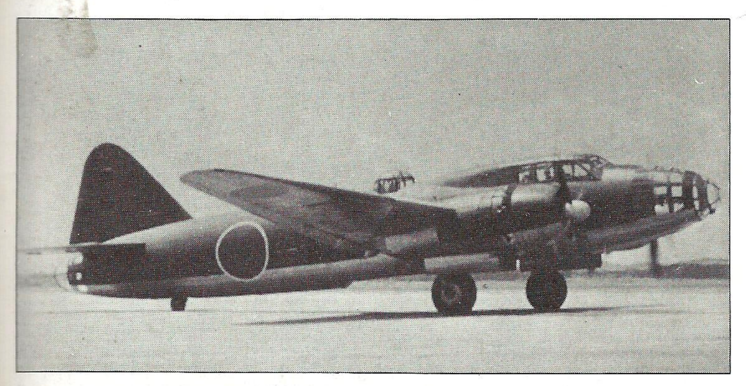
Este G4M1 del 761.° Kokutai lleva un esquema de camuflaje en verde oscuro N1 en todas las superficies. La Marina Imperial japonesa mantuvo unos esquemas de mimetización más regulares que el Ejército, por lo menos hasta mediados de 1943. Tanto los aviones de la Marina como los del Ejército llevaban los bordes de ataque alares pintados de amarillo N14.

2 000 aviones tripulados con gran coraje y determinación no podía ser menospreciado, y en ocasiones el «Betty» se anotó tantos muy valiosos. No debe olvidarse que este modesto avión, en muchos aspectos de la categoría del Douglas A-20 o del North American B-25 y con un peso bruto muy inferior al del Mitchell, fue utilizado en misiones que realmente requerían un cuatrimotor pesado. Quizá algo corta de miras, no fue hasta 1943 que la Marina Imperial japonesa cejó en su empeño por los bimotores y pidió a Nakajima que diseñase el que sería el formidable G8N Renzan («Rita»). Pero era ya demasiado tarde, y sólo se completaron cuatro ejemplares antes del colapso japonés.

El desarrollo del G4M comenzó con la emisión, en setiembre de 1937, de una especificación (conocida como 12-*shi,* debido a que hacía 12 años de la entronización del emperador Hirohito) por un nuevo bombardero de largo alcance que sucediese al brillante G3M. Éste había entrado en acción sobre China dos meses antes, convenciendo a los oficiales de la Marina con su alcance operacional superior a los 3 700 km; desde el principio de la guerra, este aparato había demostrado su capacidad de llevar pesadas cargas de bombas sobre objetivos al interior de China, operando a más de 2 400 km de Japón. El Koku Hombu (cuartel general aeronaval) consideraba que podía obtenerse un avión todavía mejor, si bien en su especificación sugería a Mitsubishi que emplease dos motores de sólo 1 000 hp unitarios. Otras demandas eran una velocidad de 400 km/h, un alcance de 3 700 km con un torpedo de 800 kg o ese peso en bombas y un armamento defensivo que no exigiese más allá de nueve tripulantes.

El gracioso *Hamaki*

Kiro Honjo, director del equipo de diseño de bombarderos de la compañía, comprendió enseguida que esas prestaciones no podrían alcanzarse con la potencia motriz estipulada. Era esencial utilizar motores de unos 1 500 hp, y la división motriz de la propia empresa disponía de un nuevo y prometedor motor en doble estrella, el Kasei, que venía como anillo al dedo del nuevo diseño. El resto del avión (especialmente la sección de proa del fuselaje) era parecido al bombardero Ki-21 del Ejército, producido en la factoría principal de la empresa, la de Nagoya. Donde el nuevo bombardero, al que se designó G4M, difería de la mayoría de los anteriores bimotores monoderivas era en que presentaba un puesto de tiro en la sección de cola. Como resultado de ello, la sección trasera del fuselaje no decrecía de la forma usual, adquiriendo un perfil muy peculiar que llevó rápidamente a que el G4M fuese apodado *Hamaki* (cigarro), aunque su aerodinámica era aceptable.



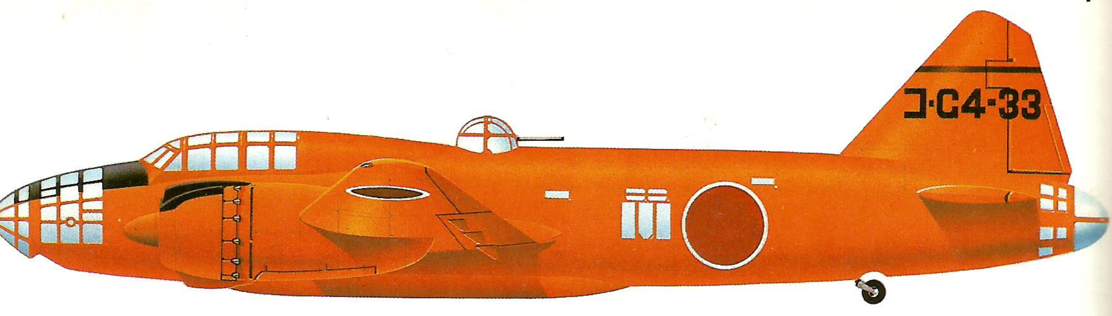
Aparecido en noviembre de 1942, el G4M2 fue la versión más difundida durante los últimos años de hostilidades, y se distinguía por los bordes marginales alares redondeados y por la torreta dorsal. Este ejemplar recién salido de factoría ha sido desprovisto de las puertas de la bodega.

Se utilizó la construcción íntegramente metálica con revestimientos resistentes, incluidos los alerones manuales compensados (los timones de profundidad y dirección estaban recubiertos en tela). El fuselaje fue construido en base a dos poderosos largueros que delimitaban también la bodega de armas. Curiosamente, las puertas de ésta debían ser desmontadas cuando el avión iba cargado con bombas o torpedos, fijándose un carenado deflector a popa de la bodega a fin de preservar un perfil aerodinámico razonablemente limpio. En misiones no ofensivas, tales como el entrenamiento o el reconocimiento, podían utilizarse dos tipos de puertas para carenar la bodega. Al igual que en la mayoría de los aviones de los años treinta, en el G4M se adoptó la potencia eléctrica para accionar la mayoría de los sistemas auxiliares, incluidos los flaps ranurados y los aterrizadores principales, de retracción hacia adelante; el aterrizador caudal contaba con su propio motor y un martinete de rosca.

La cubierta de vuelo era característica de la época, con bastantes paneles transparentes, y estaba concebida para dos pilotos sentados lado a lado. El navegante y el bombardero (a veces, un sólo hombre desempeñaba ambas funciones) ocupaban la sección acristalada de proa, equipada con una ametralladora Tipo 92 de 7,7 mm servida a través de una cúpula giratoria en el extremo delantero. El operador de radio podía utilizar una segunda Tipo 92 a través de una cúpula transparente dorsal, cada uno de los dos artilleros laterales servía un arma del mismo tipo que tiraba a través de unos carenados laterales, por detrás del ala, y el artillero caudal debía ocuparse de un cañón Tipo 99 de 20 mm con cargadores de 60 disparos. Era, por supuesto, un armamento defensivo bastante mejor que el del G3M («Nell» para los Aliados) y el interior del fuselaje era mucho más espacioso y cómodo. Una característica muy curiosa era la puerta de acceso de la tripulación, redonda y situada en coincidencia con el *hinomaru* (emblema nacional, de color rojo, que representa el sol naciente) del costado de babor del fuselaje.

Katsuzo Shima se encargó de realizar el primer vuelo, el 23 de octubre de 1939. El nuevo G4M era una máquina excelente, y el único cambio necesario fue el incremento de altura del empenaje vertical. Hacia 1940, la factoría de Nagoya estaba lista para iniciar la producción del que en muchos aspectos (excepto en la cuestión de la vulnerabilidad) era el mejor bombardero bimotor del momento. Pero el Koku Hombu había llegado a la discutible conclusión de que los primeros aviones de serie fuesen cazas de escolta. Los G3M estaban ahora encontrando una oposición más decidida en sus operaciones sobre China, debida principalmente al AVG de Chennault, y se tomó la decisión de modificar el G4M con artillería pesada en vez de bombas y enviarlo junto con los G3M. En efecto, los 30 primeros aviones fueron G6M1, o Cazas de Convoyaje Tipo 1. La bodega de armas había sido condenada, la ametralladora dorsal eliminada y las laterales sustituidas por un cañón de 20 mm que podía dispararse desde ambos costados del fuselaje. Se montaron otras dos piezas de 20 mm en una nueva góndola ventral, una tirando hacia adelante y la otra hacia atrás. Se conservó la ametralladora de proa, dando como resultado un bimotor con cuatro cañones y una ametralladora. Con diez tripulantes y 21 tambores de munición, el G6M1 tenía unas prestaciones perezosas y su velocidad de crucero resultó inferior a la del G3M cuando éste había soltado las bombas. Los aviones supervivientes fueron convertidos inicialmente en entrenadores G6M1-K y finalmente en transportes de paracaidistas G6M1-2L.

A finales de 1940 comenzó por fin la producción del bombardero G4M1, o Bombardero de Ataque Tipo 1 Modelo 11, y a los trece aviones de evaluación siguieron los primeros destinados al inventario de la Marina en abril de 1941. En junio de ese año entró en fase operacional en China el Kokutai (cuerpo aeronaval) Kanoya y



Hasta que los cazas aliados comenzaron a aparecer sobre Japón, los aviones experimentales y de desarrollo estaban pintados en el color de los entrenadores, el naranja N18. Este G4M2a del Koku Gijitsu Sho (arsenal técnico aéreo) de Yokosuka puede ser identificado por la inscripción del empenaje como el 33.° prototipo de desarrollo de la familia G4M.

llevó a cabo doce misiones de combate. Otro *kokutai* comenzó a actuar con el G4M en agosto, y cuando acaecieron los sucesos de Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, la Marina Imperial japonesa disponía de 120 aviones de este tipo en su arsenal de primera línea. Noventa y siete de ellos servían en las Flotillas Aéreas n.os 21 y 23 de Formosa, en tanto que los aviones del Kokutai Kanoya eran enviados al área de Saigón para atacar a la flota británica. Fueron esos aparatos, junto con G3M2, los que hundieron a los HMS *Prince of Wales* y HMS *Repulse,* para iniciar al día siguiente los ataques contra los aeródromos estadounidenses en las Filipinas. El 19 de febrero de 1942, las fuerzas japonesas habían conquistado vastas extensiones geográficas y los G4M1 bombardeaban Darwin, al norte de Australia.

En marzo de 1942 los G4M1 habían comenzado a machacar Rabaul, Port Moresby y otros objetivos en Nueva Guinea. La oposición de los en principio diezmados y desmoralizados pilotos aliados comenzó a reforzarse; los cazas enemigos (inicialmente Curtiss P-40E del 75.° Squadron australiano) no conseguían siempre zafarse de los Cero de escolta, pero cuando lograban pasar sus primeras ráfagas convertían a los G4M en auténticas antorchas. Sus diseñadores no habían tenido otro remedio que, para cumplir con el alcance especificado, desposeer al avión de blindajes y depósitos autosellantes. Pero la situación se tornaba crítica y rápidamente se puso en producción el Modelo 12 con protección para los depósitos y extintores de CO_2. Los carenados laterales fueron sustituidos por paneles de tiro planos, se mejoró el puesto defensivo de cola y se instalaron motores Kasei 15 a fin de que el techo del avión fuese superior al de los antiaéreos de 40 mm.

En el verano de 1942 la industria japonesa estaba aún incólume y respondía diligentemente a los requerimientos de las unidades de primera línea. La división motriz desarrolló el motor repotenciado Kasei 21, con inyección de agua y metanol para aumentar la potencia en despegue y en períodos críticos, y con hélices cuatripalas; ello permitió introducir más modificaciones en el tipo G4M2, con la estructura rediseñada. La inclusión de un ala de perfil laminar, dotación adicional de combustible y otros cambios incrementó el peso bruto de los 9 500 kg a 12 500 kg. La cola fue agrandada y los bordes marginales de alas y estabilizadores pasaron a ser de planta redondeada. Se incrementó el acristalamiento de la proa y se añadió un panel plano para el visor de bombardeo. En los costados de la sección delantera del fuselaje aparecieron dos ametraladoras Tipo 92 adicionales y el carenado dorsal fue sustituido por una torreta rotativa de accionamiento eléctrico con un cañón Tipo 99 de 20 mm. Los G4M2 salidos de las cadenas de montaje en julio de 1943 llevaban ya puertas en la bodega de bombas, lo que mejoró ligeramente el alcance.

La escasez del motor Kasei 21 mantuvo al G4M1 en producción y fue en un avión de este tipo que, el 18 de abril de 1943, el almirante Isoroku Yamamoto, el fabuloso estratega de la Marina Imperial japonesa, se trasladó a Kahili, en Bougainville. Recientemente se ha sabido que, desde antes de la guerra, los servicios secretos británicos habían tenido acceso a gran parte de los informes más celosamente guardados por los japoneses, pues éstos habían adoptado la misma máquina «Enigma» de cifrado de mensajes que los

Fotografiados durante la que podía ser su primera misión de combate, sobrevolando las costas de China a principios de 1941, estos G4M1 Modelo 11 del 1.er Kokutai llevan varios esquemas de mimetización. Algunos presentan el metal desnudo, en tanto que otros tienen las superficies superiores y laterales en verde oscuro N1 y las inferiores en gris claro N10.

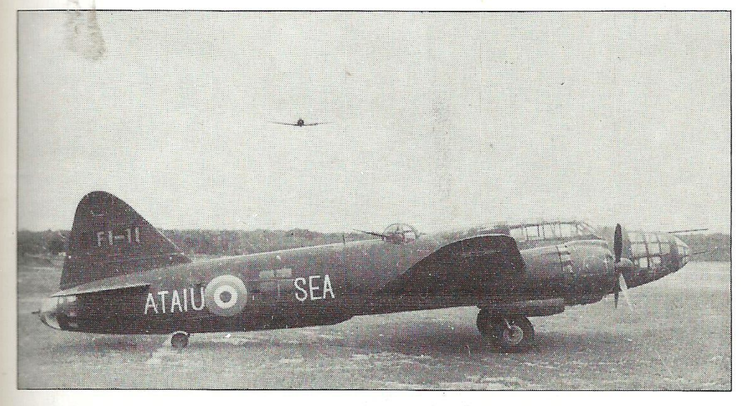
británicos. Esta máquina se empleó también en el Pacífico y en algunos casos concretos los británicos habían comprobado que los mensajes japoneses podían leerse con sorprendente facilidad. Aún sin estar seguros sobre la posible coincidencia de los sistemas de cifrado, los Aliados decidieron fiarse de esa hipótesis y organizar la interceptación del avión de Yamamoto. Se enviaron 16 Lockheed P-38 con depósitos auxiliares a la zona indicada por los mensajes japoneses: los restos del G4M de Yamamoto pueden verse todavía en la jungla donde se estrelló.

Nuevo armamento

En 1943, la producción en la factoría de Okayama derivó al G4M2, y tanto esta cadena de montaje como la de Nagoya construyeron el Modelo 22A, con dos cañones de 20 mm reemplazando a las ametralladoras laterales de 7,7 mm, y el Modelo 22B, en el que los cuatro cañones eran del Modelo 2 con alimentación por cinta. Más tarde, ese mismo año, apareció el G4M2a con motores Kasei 25 y las puertas de la bodega de armas abombadas. Este tipo incorporaba las variaciones de armamento reseñadas, pero en el Modelo 24C la ametralladora central de proa fue sustituida por una Tipo 2 de 13 mm; a finales de ese año, parte de los G4M salidos de las líneas de montaje llevaban un radar de descubierta de superficie. A mediados de 1944 había sido retirado de las unidades de primera línea el G4M1, si bien se sabe que por lo menos 30 de ellos acabaron sus días en acciones suicidas durante los últimos meses de hostilidades. Tal era la superioridad aérea aliada a finales de 1944 que el ritmo de bajas de los G4M ascendía a una media del 39 % por misión, una relación absolutamente inaceptable para cualquier fuerza aérea.

En agosto de 1944, oficiales de la Marina sugirieron la creación del misil antibuque pilotado MXY7 Okha (flor de cerezo), que debía ser transportado por aviones G4M modificados. Gran cantidad (más de 120) bombarderos G4M2a fueron reconstruidos con las puertas de la bodega desmontadas y enganches para ese avión cohete suicida. Redesignados G4M2e (Modelo 24J), esos aviones eran más lentos que las demás versiones, y también más vulnerables. La mayor operación de combate de los Okha, el 21 de marzo de 1945, supuso el envío de 16 aviones del 721.° Kokutai contra la flota aliada, pero todos ellos fueron abatidos antes de llegar a la distancia de lanzamiento de los misiles *kamikaze*. El Okha, un arma potencialmente devastadora, fracasó debido a la vulnerabilidad del avión portador.

Ya a finales de 1942 Mitsubishi había realizado un esfuerzo de gran envergadura para reducir la vulnerabilidad del G4M. El resultado fue el G4M3, puesto en vuelo en enero de 1944 con depósitos de menor capacidad pero bien protegidos, instalados en alas monolargueras, y una importante cantidad de blindaje para la tripulación. La posición de cola había sido rediseñada y se parecía superficialmente a la del B-26 Marauder, o bien había sido totalmente desprovista de la parte vidriada para mejorar el sector de tiro del cañón. Otro cambio fue la introducción de estabilizadores con diedro positivo, con lo que se optimizó la estabilidad direccional. Pero esta versión no llegó a entrar en combate.



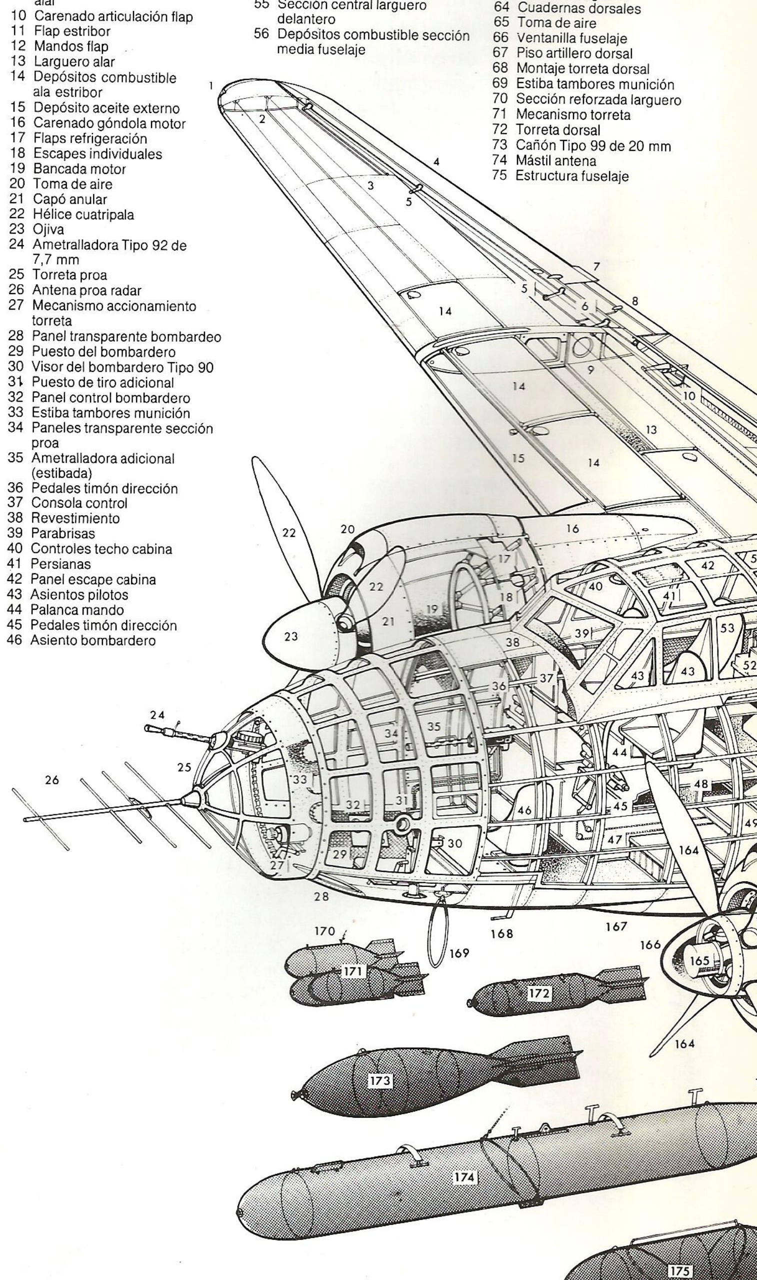
Este G4M2e, modificado para llevar el misil pilotado MXY7 Okha, fue repintado tras su captura por la Allied Tech Air Intelligence Unit, South East Asia, con escarapelas británicas y trasladado en vuelo a Singapur, donde fue fotografiado (el avión que aparece en vuelo es un A6M Cero).

Variantes del Mitsubishi G4M

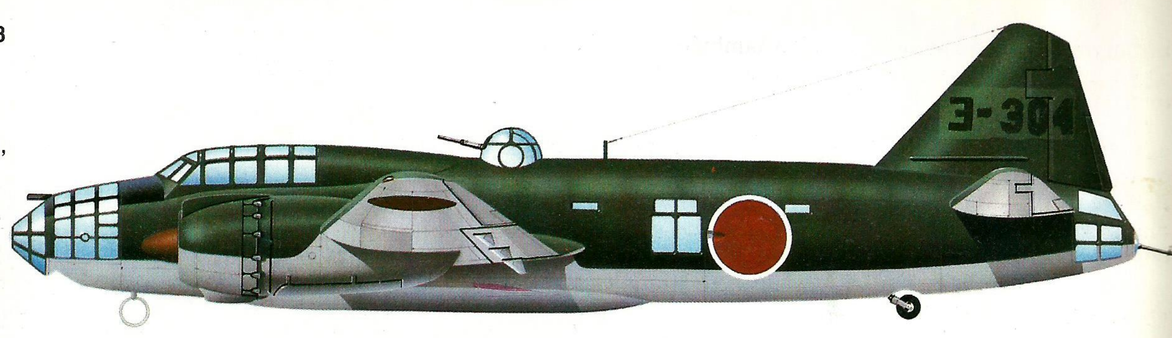
G4M: dos prototipos 12-*shi*
G6M: vesión de caza de escolta; 30 unidades; versiones **G6M1-K** de entrenamiento y **6M-2L**de transporte
G4M1: versiones **Modelo 11** y **Modelo 12;** trece aparatos de evaluación operacional y 1 200 de producción
G4M2: variante de bombardero completamente revisada, con motores MK4P Kasei 21 y pesos mayores; 1 154 ejemplares de las versiones **Modelo 22, Modelo 22A** y **Modelo 22B**
G4M2a: motores MK4T Kasei 25, puertas abombadas en la bodega de armas y varios esquemas de armamento (véase texto); versiones **Modelo 24A, Modelo 24B** y **Modelo 24C;** la producción de este tipo está incluida en el total anterior
G4M2b: bancada de prueba **odelo 25** para el motor MK4V Kasei 27
G4M2c: dos bancadas de prueba **Modelo 26** para el motor turboalimentado MK4T-B Ru
G4M2d: bancada de prueba **Modelo 27** para el motor MK4T-B (sin turboalimentación)
G4M2e: numerosas reconversiones **Modelo 24J** para llevar el misil pilotado MXY7 Okha
G4M3: variante **Modelo 34** rediseñada con ala monolarguera, blindajes y sistema de combustible totalmente protegido
G4M3a: propuesta del **Modelo 34A** de transporte y antisubmarino
G4M3: dos aviones **Modelo 36** utilizados como bancada de prueba para el motor turboalimentado MK4T-B Ru

Corte esquemático del Mitsubishi G4M2a Modelo 24

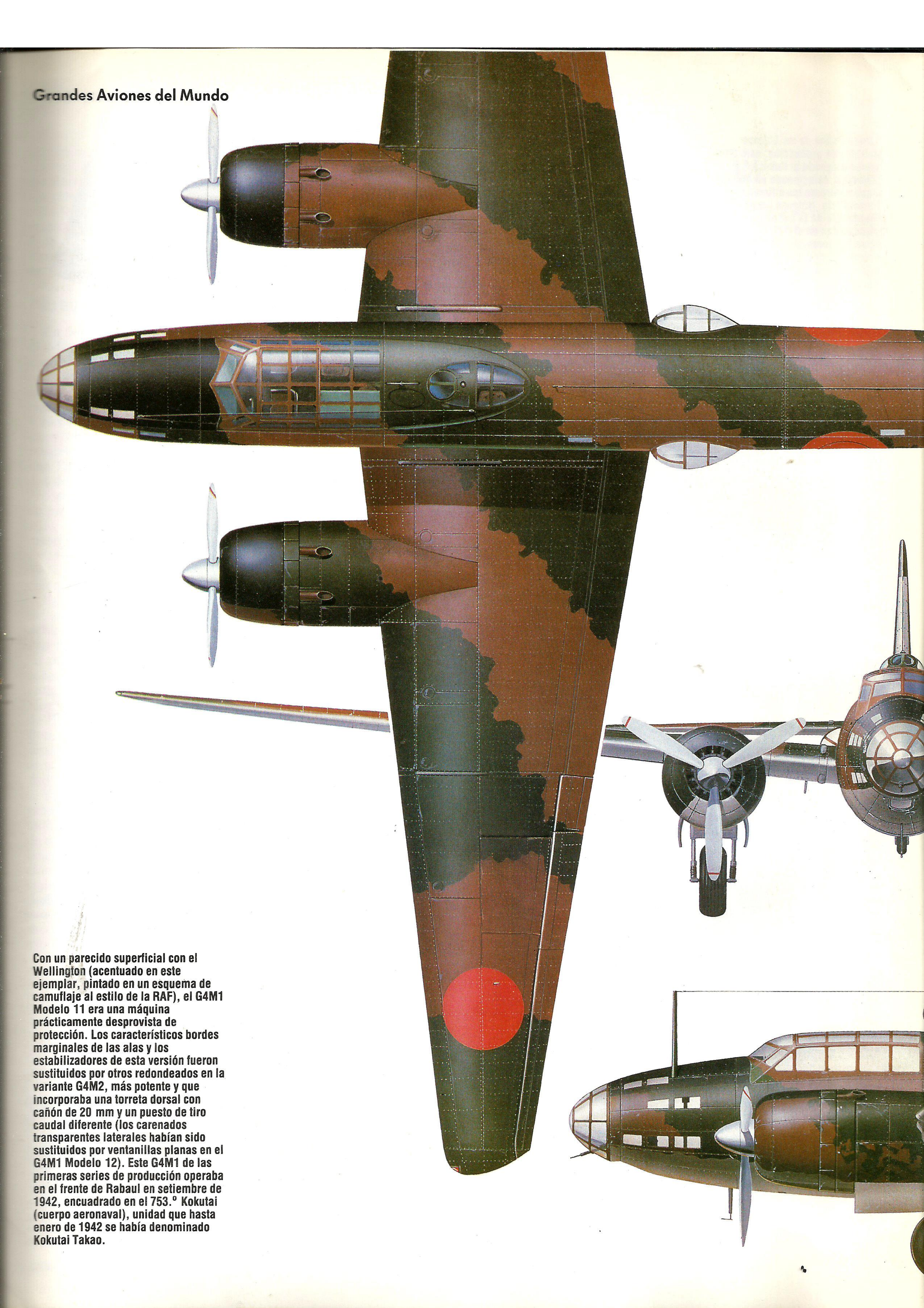
1 Luz de navegación de estribor
2 Borde marginal de estribor
3 Largueros sección externa alar
4 Alerón de estribor
5 Articulaciones del alerón
6 Articulación compensador alerón
7 Compensador fijo
8 Compensador móvil alerón
9 Costilla fijación sección externa alar
10 Carenado articulación flap
11 Flap estribor
12 Mandos flap
13 Larguero alar
14 Depósitos combustible ala estribor
15 Depósito aceite externo
16 Carenado góndola motor
17 Flaps refrigeración
18 Escapes individuales
19 Bancada motor
20 Toma de aire
21 Capó anular
22 Hélice cuatripala
23 Ojiva
24 Ametralladora Tipo 92 de 7,7 mm
25 Torreta proa
26 Antena proa radar
27 Mecanismo accionamiento torreta
28 Panel transparente bombardeo
29 Puesto del bombardero
30 Visor del bombardero Tipo 90
31 Puesto de tiro adicional
32 Panel control bombardeo
33 Estiba tambores munición
34 Paneles transparente sección proa
35 Ametralladora adicional (estibada)
36 Pedales timón dirección
37 Consola control
38 Revestimiento
39 Parabrisas
40 Controles techo cabina
41 Persianas
42 Panel escape cabina
43 Asientos pilotos
44 Palanca mando
45 Pedales timón dirección
46 Asiento bombardero
47 Articulación mando
48 Piso cabina vuelo
49 Pasarela acceso cabina delantera
50 Estructura fuselaje
51 Puesto del navegante y operador de radio
52 Equipo radio y navegación
53 Asiento comandante
54 Paneles transparentes cabina
55 Sección central larguero delantero
56 Depósitos combustible sección media fuselaje
57 Fijación larguero delantero al fuselaje
58 Pasadera raíz alar
59 Sección central larguero trasero
60 Fijación larguero trasero al fuselaje
61 Asientos plegables artillero (para el despegue)
62 Asidero
63 Salida emergencia
64 Cuadernas dorsales
65 Toma de aire
66 Ventanilla fuselaje
67 Piso artillero dorsal
68 Montaje torreta dorsal
69 Estiba tambores munición
70 Sección reforzada larguero
71 Mecanismo torreta
72 Torreta dorsal
73 Cañón Tipo 99 de 20 mm
74 Mástil antena
75 Estructura fuselaje



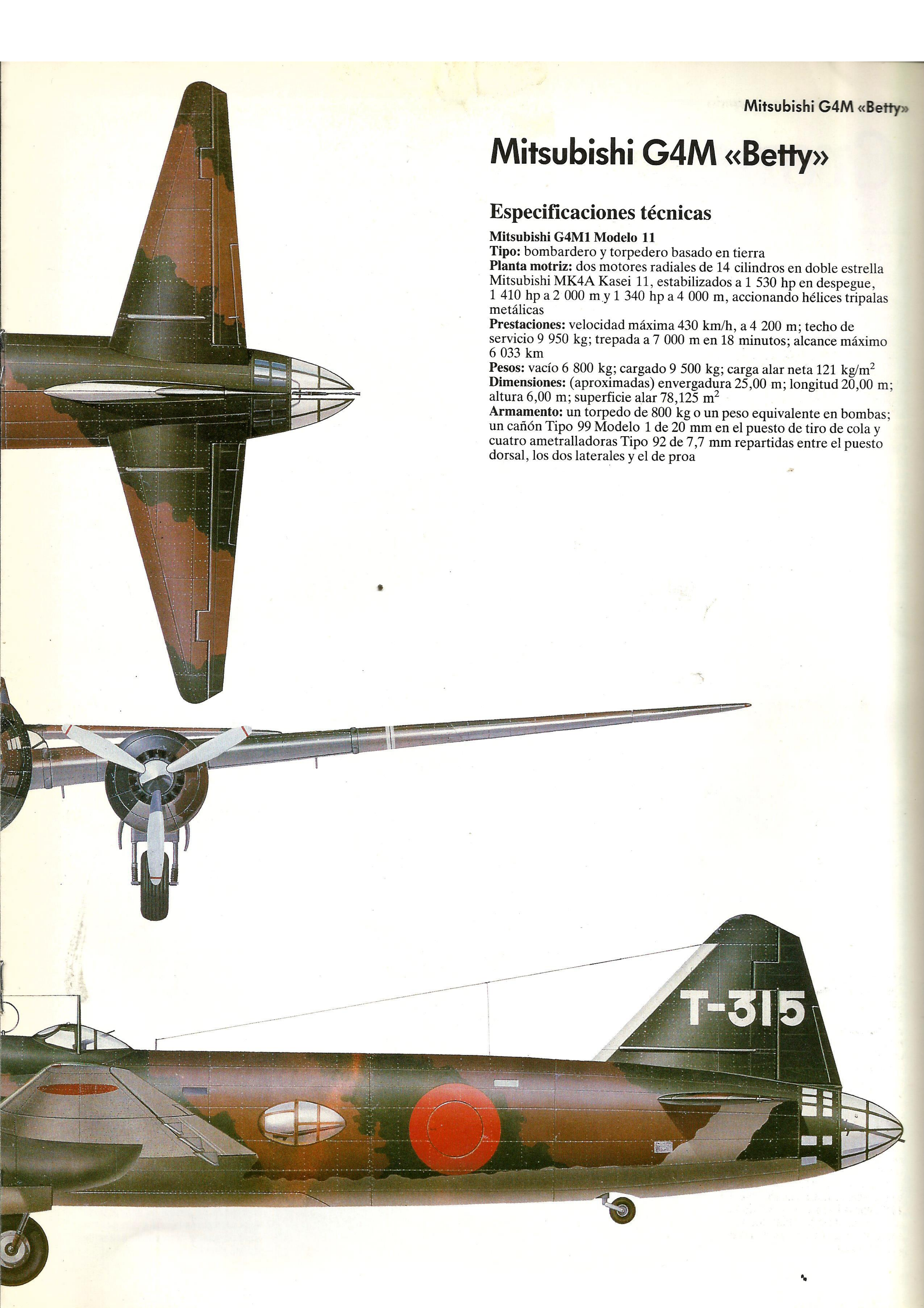
Característico de los últimos aparatos de producción, este G4M3 estaba asignado al Kokutai Yokosuka, estacionado en Atsugi (Japón) durante los últimos meses del conflicto. Nótense las puertas abombadas de la bodega de armas, introducidas en el G4M2a, los estabilizadores con diedro positivo y el puesto de tiro caudal acortado, algo similar al del Martin B-26 Marauder.



76 Botellas oxígeno
77 Piso interior fuselaje
78 Asiento artillero
79 Ventanilla fuselaje
80 Puesto tiro lateral
81 Estiba tambores munición
82 Montaje cañón
83 Cañón Tipo 99 de 20 mm
84 Paneles transparentes fijos
85 Sección deslizable hacia arriba
86 Puesto lateral tiro de estribor
87 Cuadernas fuselaje
88 Largueros fuselaje
89 Rebaje para el cañón
90 Puerta circular acceso tripulación
91 Manija
92 Pasarela a torreta caudal
93 Ventanilla fuselaje
94 Soporte interno antena estribor radar
95 Estructura trasera fuselaje
96 Cuadernas soporte deriva
97 Junta deriva
98 Revestimiento estabilizador estribor
99 Contrapeso timón profundidad
100 Antena
101 Timón profundidad estribor
102 Compensador timón profundidad
103 Borde ataque deriva
104 Estructura deriva
105 Fijación antena
106 Contrapeso timón dirección
107 Estructura timón dirección
108 Puntal timón dirección
109 Registros acceso
110 Compensador
111 Articulación compensador timón dirección
112 Articulación inferior timón dirección
113 Carenado fijo
114 Luz navegación cola
115 Paneles transparentes cola
116 Torreta caudal semiabierta
117 Cañón Tipo 99 de 20 mm
118 Compensador timón profundidad
119 Timón profundidad babor
120 Contrapeso timón profundidad
121 Estructura estabilizador
122 Asiento artillero caudal
123 Fijación estabilizador al fuselaje
124 Tambores munición cañón caudal
125 Articulación mandos cola
126 Pasarela
127 Antena babor radar
128 Montante soporte
129 Amortiguador aterrizador cola
130 Rueda cola no retráctil
131 Larguero inferior
132 Piso puesto lateral de tiro
133 Sección trasera puertas bodega armas
134 Flap babor
135 Estructura alar
136 Larguero trasero
137 Junta secciones externa e interna alares
138 Compensador móvil alerón
139 Compensador fijo
140 Alerón babor
141 Costillas alares
142 Borde marginal
143 Luz navegación babor
144 Larguero delantero
145 Unión paneles
146 Costillas borde ataque
147 Depósitos (cuatro) cobustible ala babor
148 Junta larguero
149 Depósitos (dos) aceite ala babor
150 Fijación aterrizador
151 Carenado góndola
152 Pata aterrizador
153 Funda martinete oleoneumático
154 Cable freno
155 Rueda babor
156 Puertas aterrizador
157 Toma aire inferior motor
158 Flaps refrigeración
159 Escapes individuales
160 Ranuras escape aire refrigeración
161 Alojamiento aterrizador
162 Motor Mitsubishi Kasei 25 (MK4T)
163 Toma aire superior motor
164 Hélice cuatripala Sumitomo VDM
165 Buje hélice
166 Ojiva
167 Sección delantera puertas bodega armas
168 Tubo pitot
169 Antena D/F
170 Carga ofensiva, que comprende:
171 Doce bombas 50 kg
172 Cuatro bombas 250 kg
173 Dos bombas 500 kg
174 Un torpedo naval o
175 Una bomba de 800 kg



Con un parecido superficial con el Wellington (acentuado en este ejemplar, pintado en un esquema de camuflaje al estilo de la RAF), el G4M1 Modelo 11 era una máquina prácticamente desprovista de protección. Los característicos bordes marginales de las alas y los estabilizadores de esta versión fueron sustituidos por otros redondeados en la variante G4M2, más potente y que incorporaba una torreta dorsal con cañón de 20 mm y un puesto de tiro caudal diferente (los carenados transparentes laterales habían sido sustituidos por ventanillas planas en el G4M1 Modelo 12). Este G4M1 de las primeras series de producción operaba en el frente de Rabaul en setiembre de 1942, encuadrado en el 753.° Kokutai (cuerpo aeronaval), unidad que hasta enero de 1942 se había denominado Kokutai Takao.



Mitsubishi G4M «Betty»

Especificaciones técnicas

Mitsubishi G4M1 Modelo 11
Tipo: bombardero y torpedero basado en tierra
Planta motriz: dos motores radiales de 14 cilindros en doble estrella Mitsubishi MK4A Kasei 11, estabilizados a 1 530 hp en despegue, 1 410 hp a 2 000 m y 1 340 hp a 4 000 m, accionando hélices tripalas metálicas
Prestaciones: velocidad máxima 430 km/h, a 4 200 m; techo de servicio 9 950 kg; trepada a 7 000 m en 18 minutos; alcance máximo 6 033 km
Pesos: vacío 6 800 kg; cargado 9 500 kg; carga alar neta 121 kg/m^2
Dimensiones: (aproximadas) envergadura 25,00 m; longitud 20,00 m; altura 6,00 m; superficie alar 78,125 m^2
Armamento: un torpedo de 800 kg o un peso equivalente en bombas; un cañón Tipo 99 Modelo 1 de 20 mm en el puesto de tiro de cola y cuatro ametralladoras Tipo 92 de 7,7 mm repartidas entre el puesto dorsal, los dos laterales y el de proa

Cronología de la Aviación

1950

Enero
El prototipo del caza a reacción Mikoyan-Gurevich MiG-17, probablemente el último avión en que participó activamente el diseñador Gurevich, realiza su vuelo inaugural en la Unión Soviética. Con mejores prestaciones generales que el MiG-15, el nuevo avión se mantuvo en servicio en la URSS hasta 1960, aunque continuó en activo en otros países (particularmente en Vietnam) hasta mediados de los años setenta.

1 de enero
El mariscal del aire sir John Slessor es nombrado comandante del Estado Mayor del Aire británico, sucediendo al mariscal de la Royal Air Force lord Tedeer. Slessor fue promovido al empleo de mariscal de la RAF en junio de ese mismo año.

23 de enero
Se crea el Mando de Desarrollo e Investigación Aérea de la USAF.

27 de enero
Se firma un acuerdo anglo-norteamericano para el suministro a la RAF de 70 Boeing B-29 Superfortress y juegos de recambios. Conocidos en la RAF como Washingtons, los cuatro primeros bombarderos pesados llegaron a Gran Bretaña el 22 de marzo y este modelo llegó a equipar a los Squatrons n.ºs 15, 35, 44, 57, 90, 115, 149, 192 y 207.

20 de marzo
Como medida de apoyo a las operaciones sostenidas por Gran Bretaña contra las guerrillas comunistas en Malasia, llegan a Tengah (Singapur) los primeros bombarderos pesados de la RAF, los Avro Lincoln del 97.° Squadron.

3 de mayo
Se bota en Birkenhead (Gran Bretaña) el nuevo portaviones británico HMS *Ark Royal.* Este famoso buque, cuya quilla se puso en 1943 con el nombre inicial de *Irresistible,* se mantuvo en las listas de la Royal Navy hasta los años setenta.

10 de mayo
G. H. Pike pilota por primera vez, en Hatfield (Gran Bretaña), el prototipo de Havilland D.H.114 Heron (G-ALZL), un desarrollo de mayor capacidad (de 14 a 17 plazas) del avión de aporte D.H.104 Dove. Este avión fue arrendado a British European Airways (BEA), que lo utilizó en su servicio Northolt - Islas del Canal entre el 4 de agosto y el 2 de setiembre, pero el primer Heron de serie, entregado en abril de 1952, fue para New Zealand National Airways.

Junio
Realiza su primer vuelo el prototipo Scottish Aviation Pioneer II, propulsado por un motor Alvis Leonides. Primer transporte STOL británico, este modelo operó en las filas de seis escuadrones de la RAF, sirviendo en misiones de evacuación de bajas en Malasia y en Adén con el 78.° Squadron.

1 de junio
BEA inaugura el primer servicio regular de pasajeros efectuado con helicópteros, volando del aeropuerto Speke de Liverpool a Pengam Moors (Cardiff). Cuando se suspendió la cobertura de esta ruta, el 31 de marzo de 1951, los Sikorsky S-51 de BEA habían volado 1 086 horas.

25 de junio
Las fuerzas de Corea del Norte cruzan el paralelo 38 e invaden Corea del Sur. En respuesta a la petición de ayuda surcoreana las Far Eastern Air Forces de la USAF, estacionadas en Japón, reciben órdenes de asistir a la evacuación de los residentes norteamericanos en Corea del Sur.

27 de junio
Mientras volaba en las proximidades del aeródromo de Kimpo, al noroeste de la capital surcoreana (Seul), el teniente William Hudson y su radarista, teniente Carl Frasee, detectan a dos Yakovlev Yak-9 norcoreanos que atacaban a un caza norteamericano. Hudson, que pilotaba un F-82 Twin Mustang del 68.° Squadron de Caza Todo Tiempo, se situó a la cola de uno de los Yak-9 y lo derribó. Era la primera victoria de un piloto norteamericano en la guerra de Corea.

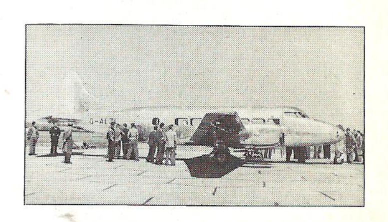
27 de junio
Cuatrimotores Boeing B-29 Superfortress del 19.° Group de Bombardeo llevan a cabo su primera misión sobre Corea, bombardeando la estación ferroviaria de Seul y puentes en el río Han. Esta acción se producía sólo dos días después de que el 19.° GB se trasladase desde Guam.

28 de junio
Una formación de doce bombarderos ligeros Douglas B-26 (designados anteriormente A-26) del 8.° Squadron del 3.er Group de Bombardeo atacan instalaciones ferroviarias en Munsan. Era la primera incursión de bombardeo norteamericana sobre territorio norcoreano.

3 de julio
Aviones embarcados de la US Navy entran por primera vez en acción en la guerra de Corea cuando cazas a reacción Grumman F9F-2 Panther y Douglas AD Skyraider del Air Group 5, a bordo del USS *Valley Forge,* llevan a cabo vuelos de interdicción sobre el área de Pyongyang. El teniente de navío L. H. Plog y el alférez de fragata E. W. Brown consiguen las primeras victorias aéreas de la US Navy durante ese conflicto al derribar sendos cazas Yakolev Yak-9 durante la primera incursión sobre Pyongyang.

23 de julio
El portaaviones USS *Boxer* llega a Yokosuka (Japón) llevando 145 North American F-51 Mustang, 19 aviones más de la US Navy y seis de enlace de la USAF, en lo que fue un récord en la travesía del Pacífico. La singladura, desde la base naval de Alameda (California) se completó en 8 días y 16 horas.

El modelo argentino Púlqui II fue el primer avión a reacción diseñado, construido y puesto en vuelo en América del Sur. Este aparato incorporaba los últimos avances aerodinámicos y realizó su primer vuelo el 27 de junio de 1950, pero no entró en servicio.



El primer prototipo de Havilland D.H.114 Heron I era una versión cuatrimotora y agrandada del Dove, con tren de aterrizaje triciclo y fijo. Se comprobó que este último equipo incrementaba la resistencia y reducía la velocidad, de modo que el Heron 2 montaba ya un tren retráctil.



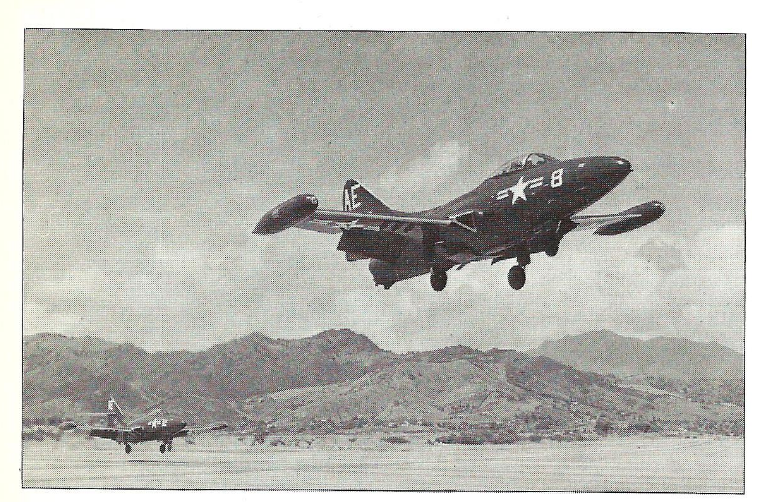
Arriba: el Scottish Aviation Prestwick Pioneer, o Pioneer I, había volado en 1947 con un motor de Havilland Gipsy Queen. El mejorado Pioneer II, con un Alvis Leonides mucho más potente, sirvió en la RAF y también en las reales fuerzas aéreas de Ceilán y Malasia (foto John D. R. Rawlings).



Arriba: el Sikorsky S-51 matriculado G-AJOV fue utilizado por BEA el 1 de junio de 1950 para inaugurar el primer servicio mundial regular sostenido de transporte de pasaje en helicóptero. Este servicio se reveló antieconómico pero demostró la creciente capacidad de los giraviones.



Boeing B-29 Superfortress del 19.° Group de Bombardeo fotografiados en un aeródromo coreano. Este grupo efectuó su primera misión operacional el 27 de junio de 1950, contra la estación ferroviaria de Seul y unos puentes cercanos, y a continuación fue destinado a incursiones nocturnas.



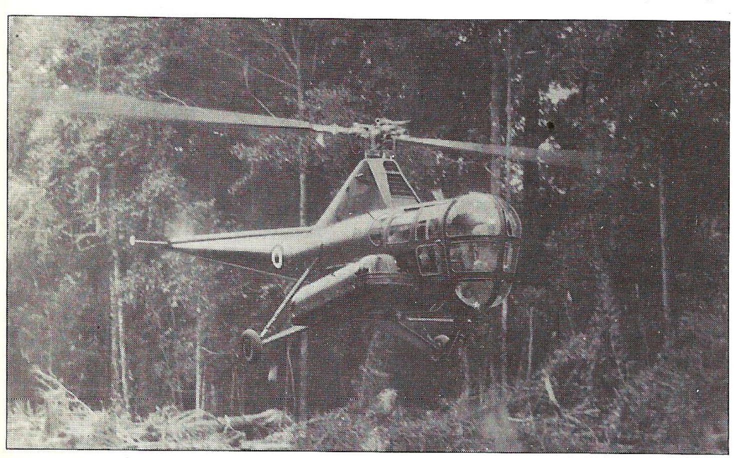


Arriba: el primer caza a reacción de Grumman, el F9F Panther, marcó varios hitos en la historia de la US Navy. Fue el primer caza naval a reacción puesto en combate y en julio de 1950 aviones F9F consiguieron las primeras victorias de la Navy en Corea (foto Bruce Robertson).

Abajo: Westland Aircraft Ltd inició sus actividades en el campo de los helicópteros construyendo bajo licencia el Sikorsky S-51. El primer prototipo (G-AKTW) del Dragonfly voló el 5 de octubre de 1948. La primera versión militar fue la HR.Mk I de la Royal Navy.

Arriba: el prototipo Vickers V.630 Viscount (G-AHRF), primer ejemplar de los 445 construidos. Con los colores de BEA, este avión fue utilizado durante los meses de julio y agosto de 1950 en los primeros servicios efectuados en todo el mundo por un avión a turbohélice.

Abajo: el prototipo Martin 2-0-2 volvió al servicio en 1950. El avión de la foto es el segundo prototipo que, tras accidentarse un 2-0-2 de Northwest Airlines en 1947, fue modificado con refuerzos estructurales, convirtiéndose en el prototipo del Modelo 2-0-2A.



29 de julio
El comandante Richard Rymer, de BEA, pone en vuelo el prototipo Vickers V.630 Viscount desde Northolt (Gran Bretaña) al aeropuerto de Le Bourget (París), efectuando así el primer servicio mundial de pasaje con un avión propulsado a turbina.

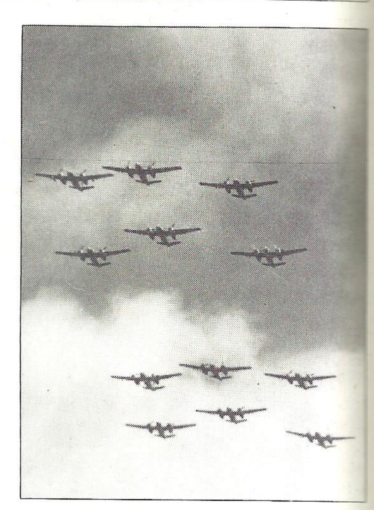
Agosto
Los primeros helicópteros de fabricación británica puestos en servicio con la RAF, los Westland/Sikorsky Dragonfly (Sikorsky S-51 construidos con patente norteamericana), son enviados a Malasia para, agrupados en la Patrulla de Evacuación de Bajas, operar en tareas de rescate en la jungla. Esta unidad se expandió hasta constituir el primer escuadrón de helicópteros de la RAF, el 194.º Squadron.

3 de agosto
Las operaciones aéreas del US Marine Corps en apoyo a los surcoreanos comenzaron cuando aviones Vought F4U-4 del Squadron VMF-214, operando desde el portaviones de escolta USS *Sicily*, despegaron para efectuar un ataque con bombas y cohetes sobre Chinju.

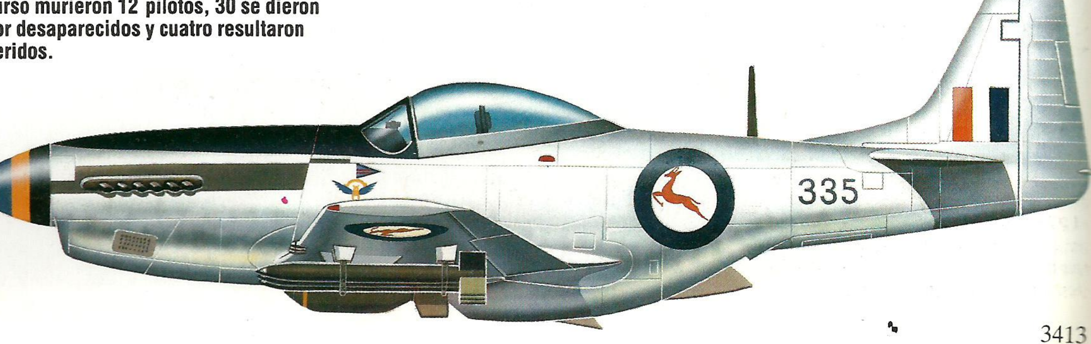
6 de agosto
El Handley Page Hermes 4 RMA *Hengist* (G-ALDJ) lleva a cabo el primer vuelo comercial de este modelo, en la ruta Londres - Accra de British Overseas Airways Corporation (BOAC), con escalas en Trípoli, Kano y Lagos. Sustituto del Avro York, el Hermes llevaba cinco tripulantes y 40 pasajeros, y fue el primer avión británico desarrollado en posguerra que entraba en servicio con BOAC. Los nombres asignados a los Hermes correspondían a los Handley Page H.P.42 de preguerra.

22 de agosto
Se anuncia que los Short Sunderland de la RAF participarán también en las operaciones en Corea. Más tarde se supo que los aparatos de los Squadrons n.os 88, 201 y 230, estacionados en Japón, llevaron a cabo 1 647 salidas por un total de 13 380 horas operacionales en misiones de patrulla marítima y transporte. Esos aviones fueron los únicos de la RAF que actuaron en el conflicto coreano.

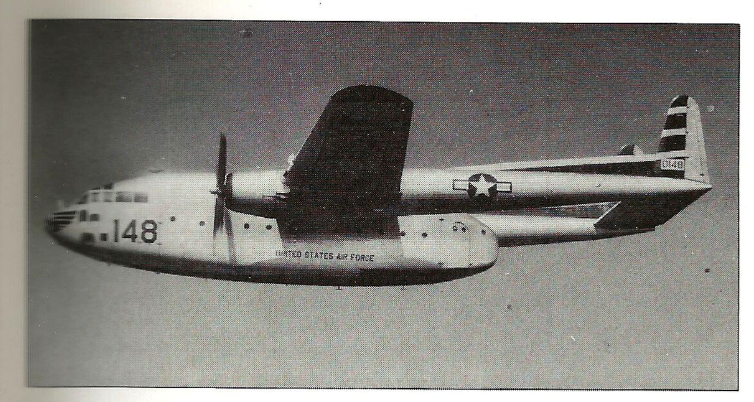
27 de agosto
Se anuncia en Pretoria (Sudáfrica) que un escuadrón de cazabombardeo de las Fuerzas Aéreas de Sudáfrica, equipado con North American F-51 Mustang, será enviado en apoyo de las fuerzas de las Naciones Unidas desplegadas en Corea del Sur.



Derecha: Douglas B-26 Invader sobre Corea. El B-26 sirvió en la II Guerra Mundial, Corea y Vietnam, especialmente en misiones de intrusión nocturna. El 28 de junio de 1950, doce Invader atacaron instalaciones ferroviarias en Munsan, en la que era la primera incursión de bombardeo norteamericana sobre Corea del Norte (foto US Air Force).



Los North American F-51D Mustang utilizados por el 2.º Squadron sudafricano durante la guerra de Corea llevaron a cabo 10 373 salidas, en cuyo curso murieron 12 pilotos, 30 se dieron por desaparecidos y cuatro resultaron heridos.



El Fairchild C-119C Flying Boxcar 50-148, uno de los 303 ejemplares producidos de la mayor versión de serie del C-119. Este aparato era un desarrollo del C-82 Packet y sus principales cambios eran una cubierta de vuelo más baja y mejorada, y unos motores más potentes (foto Bruce Robertson).

1 de setiembre
El avión comercial Martin 2-0-2, desarrollado para servicios locales de corto alcance, entró en servicio con Northwest Airlines en noviembre de 1947, pero se mantuvo inactivo a raíz de un accidente registrado en 1948. TWA puso de nuevo en operación este modelo el 1 de setiembre de 1950, en forma de remotorizado Martin 2-0-2A, un tipo con la estructura reforzada y capacidad para 36 pasajeros.

4 de setiembre
El primer rescate de un piloto protagonizado por un helicóptero tras las líneas enemigas tuvo lugar en Corea, cuando el teniente Paul W. van Boven, del 3.er Squadron de Salvamento Aéreo de la USAF encontró y rescató al capitán Robert E. Wayne.

15 de setiembre
A las 06,33 horas, los US Marines desembarcan en Playa Verde, en el extremo noroccidental de la isla de Wolmi, en la costa occidental de Corea. Era la primera acción de los desembarcos de Inchon, que permitieron a las fuerzas norteamericanas recapturar la ciudad de Seul. Esta operación estuvo apoyada por la Task Force 7, cuyo núcleo consistía en seis portaviones, los USS *Boxer, Philippine Sea, Valley Forge, Badoeng Strait, Sicily* y HMS *Triumph*.

22 de setiembre
La primera travesía sin escalas del Atlántico Norte realizada por un caza a reacción corrió a cargo del coronel David C. Schilling en un Republic F-84E Thunderjet de la USAF. Este vuelo, de Gran Bretaña al estado norteamericano de Maine, se cubrió gracias a tres contactos de repostaje de combustible en vuelo; el Thunderjet había sido equipado en Gran Bretaña con el sistema de sonda y manga flexible desarrollado por la compañía Flight Refuelling Ltd, que más tarde fue adoptado por el Mando Aéreo Táctico de la USAF.

Octubre
La fuerza aérea norcoreana, que había sufrido fuertes pérdidas durante las primeras fases de la guerra, es reforzada considerablemente con caza a reacción Mikoyan-Gurevich MiG-15, de fabricación soviética. Estos aparatos fueron en principio tripulados por pilotos chinos desde bases situadas más allá del río Yalu.

1 de octubre
Las Reales Fuerzas Aéreas de Dinamarca (Kongelige Danske Flyvevabnet) son reconstituidas tras su desaparición durante la II Guerra Mundial.

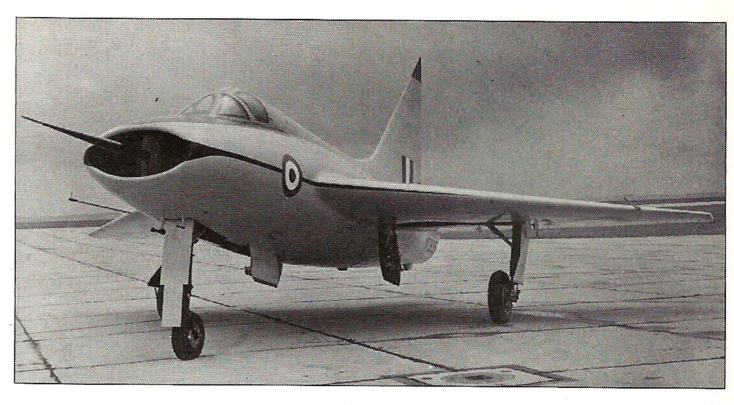
10 de octubre
Se constituye la Real Fuerza Aérea de Ceilán (fuerza aérea de Sri Lanka des e 1971), con ayuda británica y destinada principalmente a misiones de comunicaciones y entrenamiento. Se previó equiparla con aviones de Havilland Vampire, pero al poco tiempo se dio marcha atrás en la intención de dotarla con aviones a turborreacción.

20 de octubre
Aviones Douglas C-47 Skytrain y Fairchild C-119 Flying Boxcar del 314.° Group de Transporte de Tropas de la USAF lanzan al 187.° Grupo de Combate Regimental del US Army en el área de Sukchon y Sunchon, a unos 50 km al norte de Pyongyang. Estas fuerzas cumplieron con éxito su misión, que consistía en asegurar el área y cortar los suministros comunistas con destino a Pyongyang. Murieron unos 2 800 soldados comunistas y resultaron destruidos varios cargamentos de suministros.

7 de noviembre
La introducción en servicio de los Hermes 4 entre Londes y Johannesburgo, vía Trípoli, Kano, Brazzaville y Livingstone, supone el fin de la utilización de los hidrocanoas de BOAC. Los Short Solent habían sido retirados de servicio poco tiempo antes y el último trayecto en un avión naval fue cubierto por el Solent *Sumerset,* que partió de Berth 50, Southampton, el 10 de noviembre.

8 de noviembre
Aviones F-80 y F-51 de la USAF se encargan de la cobertura de los bombarderos B-29 que atacan la localidad de Sinuiju. Los MiG-15 que intentaron atacar a los bombarderos fueron interceptados por los F-80 de la 51.ª Ala de Caza de Interceptación. La destrucción de uno de los MiG-15 en el que fue el primer combate entre aviones a reacción, corrió a cargo del teniente Russell Brown y fue la primera ocasión en que un avión a reacción era derribado en combate por un aparato de propulsión similar.

9 de noviembre
Aviones F9F Panther que efectuaban una misión de interdicción contra puentes sobre el río Yalu son atacados por cazas MiG-15. En el combate aéreo que se generó, el capitán de fragata W. T. Amen se convirtió en el primer piloto de la US Navy que destruía un caza a reacción.



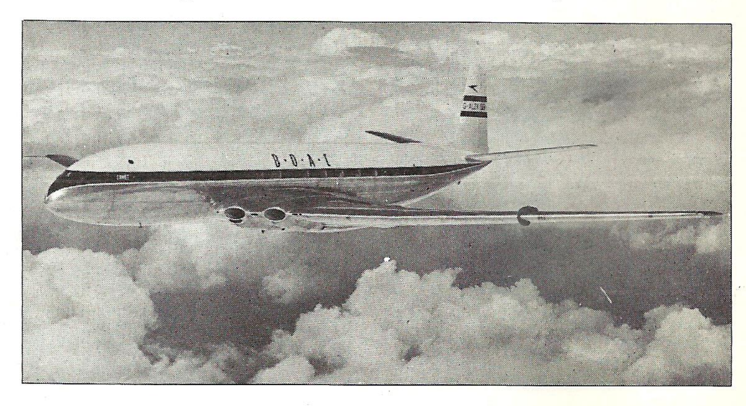
El Boulton Paul P.111 realizó su primer vuelo, en Boscombe Down (Gran Bretaña), el 10 de octubre de 1950. Avión de investigación, era un monoplaza de ala en delta y elevada velocidad, propulsado por un turborreactor Rolls-Royce Nene y equipado con un paracaídas de frenado (foto Bruce Robertson).

Diciembre
El portaviones ligero británico HMS *Theseus* comienza a operar en aguas coreanas con una línea de vuelo integrada por aviones Fairey Firefly y Supermarine Seafire. Paulatinamente comenzaron a actuar en ese teatro de operaciones más portaviones australianos y británicos, equipados con el cazabombardero Hawker Sea Fury, que se demostró especialmente eficaz en misiones de apoyo cercano.

6 de diciembre
Aviones de transporte de las Reales Fuerzas Aéreas de Grecia toman parte por primera vez en la guerra de Corea, colaborando en la evacuación de bajas estadounidenses del área de Chongjin.

9 de diciembre
En el marco de un plan de refuerzo de los efectivos de la RAAF desplegados en Corea, Gran Bretaña vende 36 cazas a reacción Gloster Meteor F.Mk 8 a Australia; esos aparatos reemplazaron a los F-51 que servían en el 77.° Squadron de la RAAF. El Meteor demostró ser absolutamente inferior al MiG-15, por lo que tuvo que ser relegado a misiones de apoyo al suelo, poniendo de manifiesto la inferioridad británica en el campo de los cazas modernos de elevadas prestaciones.

16 de diciembre
A raíz de la situación en Corea, el presidente de EE UU, Harry Truman, decreta el estado de emergencia nacional.



El segundo de Havilland D.H.106 Comet 2 estuvo asignado durante siete meses a la Unidad Comet de BOAC. Aparte de al entrenamiento de tripulaciones, este avión fue destinado a mejorar las técnicas de descenso y aproximación y registrar los parámetros de rendimiento de la planta motriz (foto John D. R. Rawling).

1951

La Fuerza Aérea de Vietnam tuvo su origen en 1951, cuando Francia proporcionó instalaciones de entrenamiento de vuelo en la base del Armée de l'Air en Nha Trang.

5 de febrero
Se anuncia en Canadá que, con un coste de 5 000 millones de dólares, las fuerzas armadas del país se reforzarán de forma considerable. En lo tocante a las Reales Fuerzas Aéreas de Canadá, sus efectivos pasarán de 19 a 40 escuadrones activos y de reserva, once de los cuales complementarán a las fuerzas de la OTAN destinadas a Europa.

21 de febrero
Un Canberra B.Mk 2 matriculado WD932 es pilotado por el jefe de escuadrón A. E. Callard y una tripulación compuesta por los tenientes de patrulla E. A. J. Haskett y A. J. R. Robson entre Aldergrove (Irlanda del Norte) y Gander (Terranova). Cubriendo una distancia de 3 340 km en 4 horas 37 minutos, ese Canberra fue el primer avión a reacción que cruzaba el Atlántico Norte sin escalas y sin repostar combustible en vuelo.

23 de febrero
Realiza su primer vuelo el prototipo francés Dassault MD452.01 Mystère. Era el primer caza de la Europa occidental capaz de picar a velocidades supersónicas, y cuando entró en servicio con el Armée de l'Air, en 1955, propulsado por un turborreactor SNECMA Atar, era el primer caza a reac-

ción construido íntegramente en Francia.

6 de marzo
En Estados Unidos, la compañía Glenn L. Martin recibe la luz verde de la USAF para construir bajo licencia el bombardero británico English Electric Canberra. Denominado B-57, fue el primer avión de importación puesto en servicio por la USAF.

2 de abril
El segundo prototipo del avión comercial a reacción de Havilland Comet (matriculado G-5-2 y más tarde G-ALZK), que había realizado su vuelo inaugural el 27 de julio de 1950, un año después del primer vuelo del Comet originario, es entregado a la Unidad Comet de BOAC, destinado a un programa de 500 horas de entrenamiento de tripulaciones y calibración de rutas.

11 de abril
United Air Lines efectúa el primer servicio transcontinental con el Douglas DC-6B, volando de Nueva York a San Francisco y adelantándose en 18 días a American Airlines. Una versión mejorada del DC-6, con motores Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp de 2 400 hp y el fuselaje alargado en 152 cm, la DC-6B (de 54/102 plazas) había sido desarrollada a partir del carguero DC-6A.

13 de abril
El jefe de escuadrón Neville Duke es nombrado jefe de pilotos de prueba de Hawker Aircraft Ltd en sustitución del jefe de escuadrón T. S. («Wimpey») Wade, que había muerto el 3 de abril mientras evaluaba el Hawker P.1081.

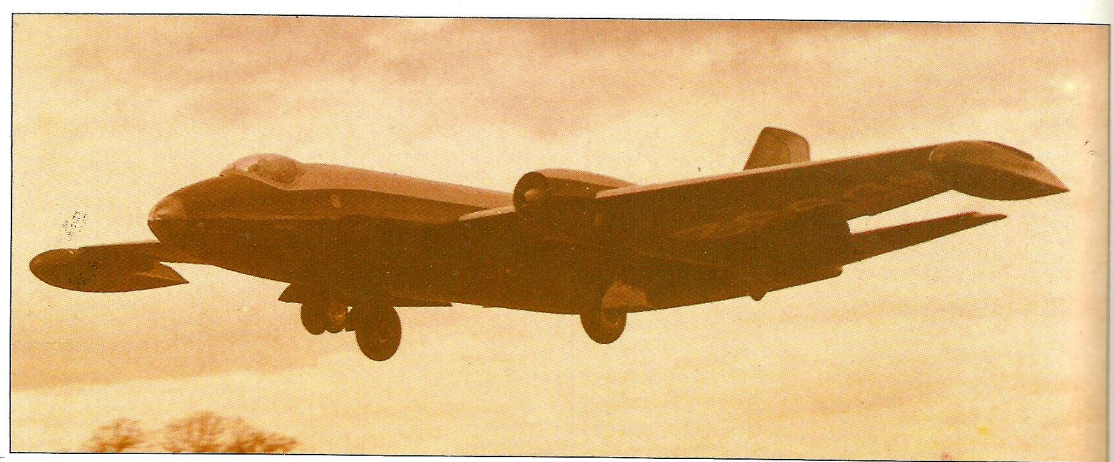
16 de abril
Slick Airways se convierte en la primera compañía usuaria del carguero Douglas DC-6A. Esta aerolínea comenzó a operar el 4 de marzo de 1949 con una flota de diez Curtiss C-46E Commando desmovilizados, y cinco meses más tarde se convertía en una de las cuatro compañías aéreas norteamericanas que recibían del US Civil Aeronautics Board un certificado de operación de vuelos regulares de transporte de mercancías para cinco años.

1 de mayo
Ocho Douglas Skyraider y 14 Vought F4U Corsair de la US Navy efectúan el único uso de torpedos aéreos de la guerra de Corea. Tras despegar del portaaviones USS *Princeton,* estos aparatos atacaron la presa de Hwachon.

Abajo: el primer prototipo F3H-1 aterrizando tras uno de sus primeros vuelos, seguido de cerca por un avión de escolta F2H Banshee. El McDonnell F3H Demon equipaba 12 escuadrones de la US Navy embarcados en siete portaviones hacia 1959 (foto McDonnell Corporation).



Los récords del Canberra: 1951-1957

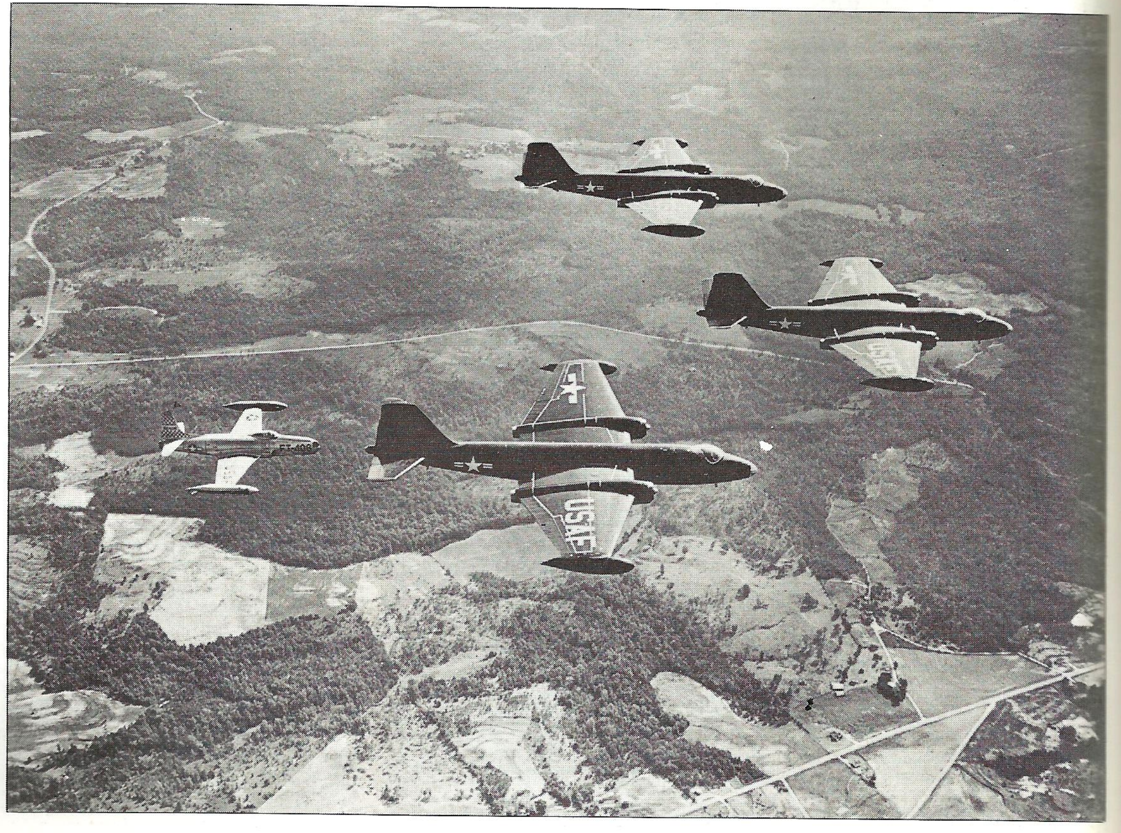


El Canberra B.Mk 2 WD932 aterriza en Aldergrove (Irlanda del Norte) el 20 de febrero de 1950, antes de su intento de travesía transatlántica. El impacto de un pájaro dañó el borde de ataque del semiplano de estribor, que tuvo que ser reparado antes del vuelo definitivo (foto John D. R. Rawlings).

W. E. W. Petter se convirtió en 1944 en ingeniero jefe de la División de Aviones de la English Electric Company, radicada en Preston (condado de Lancashire). Una vez allí comenzó a trabajar en un bombardero triplaza de alta cota para la Especificación B.3/45 del Ministerio del Aire británico; en lugar de la «acostumbrada» ala en flecha, adoptó una con la sección central de cuerda amplia y las externas muy trapezoidales. Esta solución daría al avión, bautizado Canberra, excelentes características de vuelo a baja cota, buena economía de combustible y soberbia maniobrabilidad a muy alta cota. El 13 de mayo de 1949, el jefe de pilotos de prueba de la compañía, comandante de ala R. P. («Bee») Beamont, efectuó el primer vuelo del prototipo, pintado enteramente de azul; más tarde, Beamont comentaría en su libro *Testing Years:* «La impresión general era favorable. Se trataba de un avión simple con... una excepcional limpieza de líneas y un bajo nivel de ruidos, tanto de tipo motriz como aerodinámico. Daba una inequívoca impresión de integridad aerodinámica y de ingeniería, que incidía favorablemente en el ánimo de los pilotos, pues se trataba de un avión para pilotos al estilo clásico.» El Canberra, construido en grandes cantidades por English Electric y en infinidad de variantes en Estados Unidos, entró en servicio con la RAF en 1951.

El Canberra estableció 22 récords mundiales; algunos de velocidad siguen actualmente vigentes. El 21 de febrero de 1951, un Canberra B.Mk 2 pilotado por el jefe de escuadrón A. E. Callard, con otros dos tripulantes, se convirtió en el primer bombardero a reacción que cruzaba el Atlántico sin escalas, entre Aldergrove (Irlanda del Norte) y Gander (Terranova). Su tiempo, de 4 horas 37 minutos, fue batido por Beamont el 31 de agosto de 1951, volando en el Canberra B.Mk 2 que debía servir de patrón para la compañía Martin; cubrió el mismo trayecto en 4 horas 18 minutos. Un año después, el 26 de agosto de 1952, el Canberra fue el primer avión que atravesaba el Atlántico Norte en los dos sentidos en un lapso de 24 horas, pilotado de nuevo por Beamont (con otros dos tripulantes) y registrando un tiempo de ida y de regreso de 4 horas 33 minutos y 3 horas 25 minutos, respectivamente. Los 6 670 km del trayecto, incluida una escala de cinco horas en Gander, se cubrieron en un tiempo total de 10 horas 30 minutos 29 segundos. Además, los Canberra establecieron récords mundiales absolutos de altitud en 1953, 1955 y 1957, alcanzando en el último de ellos una cota de 21 430 m. Así no sorprende que, con semejantes prestaciones, el Canberra haya sido un avión importante desde su primer vuelo, hace más de 35 años.

Los Martin B-57A de la US Air Force eran versiones construidas bajo licencia del English Electric Canberra. La variante más prolífica fue la B-57B de interdicción nocturna táctica, que presentaba una nueva cabina biplaza en tándem; otras versiones fueron B-57C de entrenamiento, la B-57E de remolque de blancos y las RB-57D y RB-57F de reconocimiento.





El capitán James Jabara derribó dos MiG-15 el 20 de mayo de 1951, elevando a seis su palmarés personal y convirtiéndose en el primer as de cazas a reacción de mundo. Su comentario tras esas victorias (momento que recoge la foto) fue muy prosaico: «Confío en que en este instante habrá en Estados Unidos quien esté pensando en enviarnos mejores aviones» (foto US Air Force).

18 de mayo
Realiza su vuelo inaugural el primer prototipo del bombardero tetrarreactor Vickers Valiant, matriculado WB210 y equipado con cuatro reactores Rolls-Royce Avon.

20 de mayo
El capitán James Jabara, piloto de un F-86 Sabre de la 4.ª Ala de Caza de Interceptación de la USAF, se convierte en el primer as de cazas a reacción al derribar su quinto MiG-15. Jabara completó dos permanencias operacionales en Corea, consiguiendo una cifra total de 15 victorias.

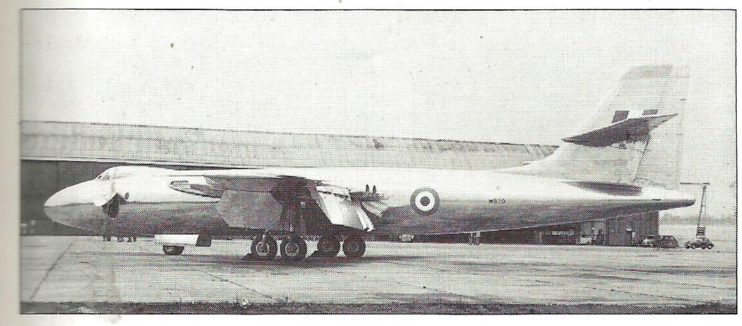
24 de mayo
El primer escuadrón de bombarderos a reacción de la RAF, el 101.° de Binbrook, pasa a ser plenamente operacional con sus primeros Canberra B.Mk 2, que reemplazan a los Avro Lincoln. Además de por la compañía originaria, la English Electric Company, el Canberra fue construido por Avro, Handley Page y Short.

14 de junio
Aerolíneas independientes británicas introducen los servicios Colonial Coach con destino al África Oriental. Un Vickers Viking de Airwork partió de Blackbushe y un avión similar de Hunting Air Transport hizo lo propio desde Bovingdon, y ambos aviones arribaron a Nairobi el 16 de junio. Conocidos como servicios Safari, estos vuelos hacían escalas en Niza, Malta, El Adem, Halfa, Jartúm, Juba y Entebbe.

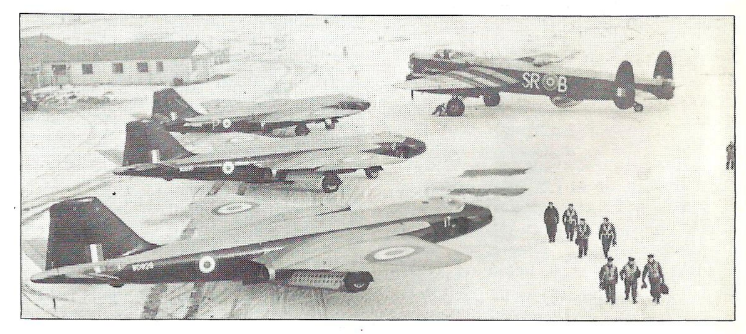
Julio
El 25.° Squadron de Caza de la RAF se convierte en el primer escuadrón de caza nocturna del mundo equipado con aparatos a reacción, recibiendo aviones de Havilland Vampire NF.Mk 10 en su base de West Malling (condado de Kent), como sustitutos de los viejos Mosquito. El Vampire era un modelo interino, que había sido destinado a la RAF tras la prohibición de entrega de un pedido cursado por Egipto.

20 de julio
El jefe de escuadrón Neville Duke protagoniza el vuelo inaugural del primero de los tres prototipos del caza a reacción Hawker Hunter, matriculado WB188. Los retrasos en el desarrollo de un aerofreno demoraron la entrada en servicio del Hunter, en el 43.° Squadron de la RAF, hasta julio de 1954. Debido a la retirada de las unidades operacionales del Supermarine Swift, el Hunter pasó a ser el caza normalizado en la RAF de 1955 a 1958.

Agosto
El primer caza nocturno birreactor británico, el Armstrong Whitwoth Meteor NF.Mk 11, entra en servicio con el 29.° Squadron de la RAF, basado en Tangmere (Gran Bretaña). Si bien se trataba de adaptaciones del



Primer bombardero «V» en servicio con la RAF, el Vickers Valiant de la foto es el prototipo WB210, con motores Rolls-Royce Avon RA.3.



Warton (Gran Bretaña), enero de 1951. Tripulaciones del 101.° Squadron de la RAf acaban de llegar en un Avro Lincoln para recoger los tres primeros Canberra B.Mk 2 para la RAF. Este escuadrón utilizó los Canberra hasta su disolución en febrero de 1957, siendo reconstituido en octubre de 1957 con aviones Avro Vulcan (foto BAC).

Abajo: el Supermarine Swift fue un completo fracaso como caza e interceptador. Sin embargo, el Swift FR.Mk 5 de caza y reconocimiento, que entró en servicio con el 2.° Squadron de la RAF, estuvo desplegado durante cinco años en Alemania, demostrando buenas prestaciones en el seno del 79.° Squadron.



Abajo: el Supermarine Tipo 508 que, a través del Tipo 529 y del Tipo 525 (con alas en flecha), condujo al Supermarine Scimitar. Los primeros Scimitar de producción comenzaron a entrar en servicio con el Arma Aérea de la Flota en agosto de 1957, equipando a la Patrulla de Evaluación 700X (foto Bruce Robertson).

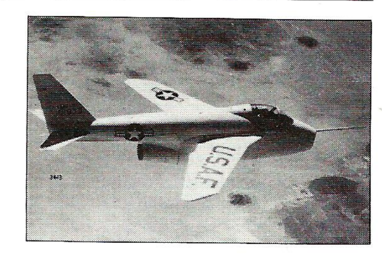


Pionero de la geometría variable:
20 de junio de 1951

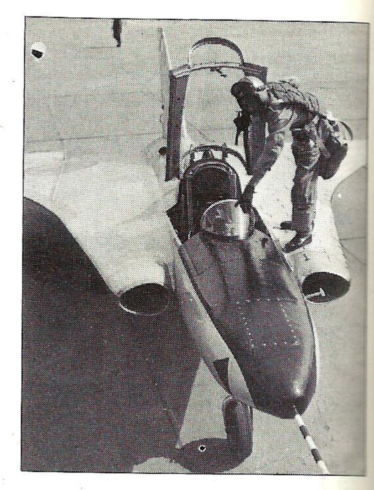
A mediados de 1942, Waldemar Voight, un ingeniero de Messerschmitt encargado de los proyectos más avanzados de la compañía, comenzó a diseñar un pequeño monoplaza de investigación, designado P 1101 (Projekt 1101). Estaba configurado con un ala de 40° de flecha, superficies caudales también aflechadas y tren de aterrizaje triciclo y retráctil; estaba previsto que este aparato fuese equipado con un turborreactor Heinkel-Hirt 011 de 1 300 kg de empuje. Posteriormente, este diseño fue revisado para permitir que las alas pudiesen calarse en tierra a tres aflechamientos diferentes, pudiendo así evaluarse tres tipos de flechas distintos. El P 1101 fue equipado con un turborreactor Junkers Jumo 004B de 900 kg de empuje y preparado para sus primeros vuelos de prueba, pero las tropas norteamericanas ocuparon las instalaciones y el aparato fue desmontado y enviado por vía marítima a Estados Unidos.

Un miembro del equipo de técnicos que había inspeccionado el P 1101 en Alemania era Robert Woods, diseñador jefe de la Bell Aircraft Corporation, quien consiguió finalmente apoyo para la construcción de dos aviones de investigación de la geometría alar variable basados a todas luces en el diseño del P 1101. Los trabajos en el diseño de esos aviones, designados Bell X-5, comenzaron en 1948, dedicándose considerables esfuerzos al mecanismo que permitía alterar la flecha alar en pleno vuelo, de un mínimo de 20° a un máximo de 60°. En los demás aspectos el ala era convencional, con alerones y ranuras de envergadura total en los bordes de ataque, si bien se había puesto un cuidado especial en asegurarse de que, a cualquier ángulo de aflechamiento alar, el carenado del encastre mantuviese su calidad de superficie aerodinámica eficiente.

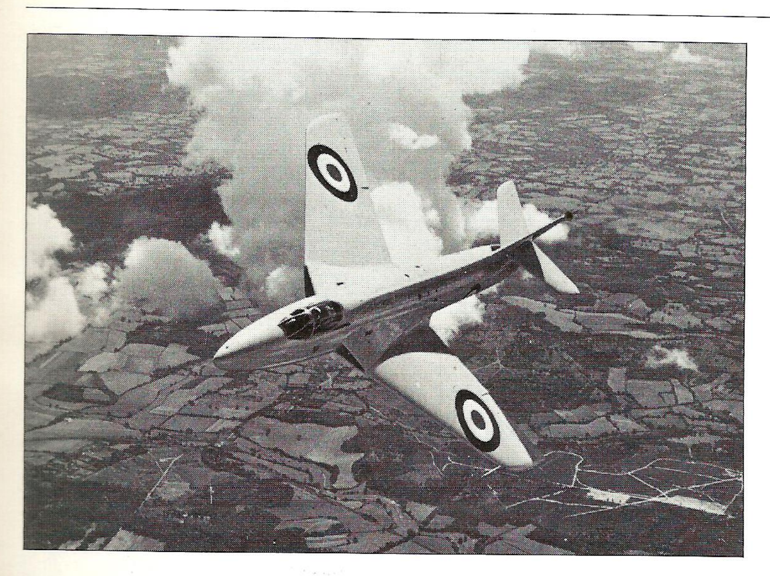
Propulsado por un turborreactor Allison J35-A-17 de 2 200 kg de empuje, el primer X-5 realizó su vuelo inaugural el 20 de junio de 1951 y, con una envergadura de 9,39 m en flecha mínima y de 5,66 m en flecha máxima, los dos X-5 eran capaces de alcanzar una velocidad máxima de 1 046 km/h y fueron utilizados por la USAF y el NACA (predecesor de la NASA). El empleado por la USAF resultó destruido en un fatal accidente el 13 de octubre de 1953, pero el usado por el NACA en su programa de vuelos de prueba siguió en activo durante algún tiempo más. Estos dos menudos pero importantes aviones proporcionaron a la industria aeronáutica estadounidense valiosos datos sobre las configuraciones alares de flecha variable.



El Bell X-5 fue utilizado por el NACA para investigar los efectos del cambio de flecha alar en vuelo (foto Bruce Robertson).

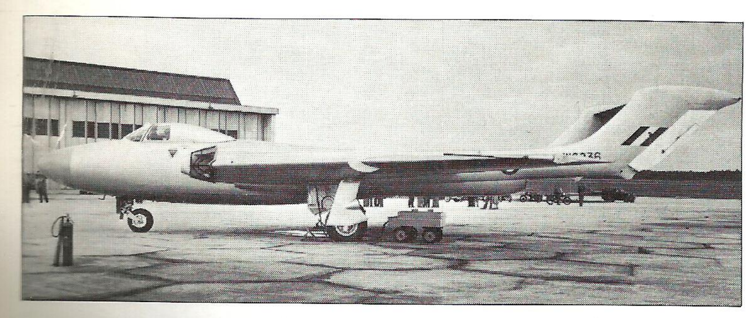


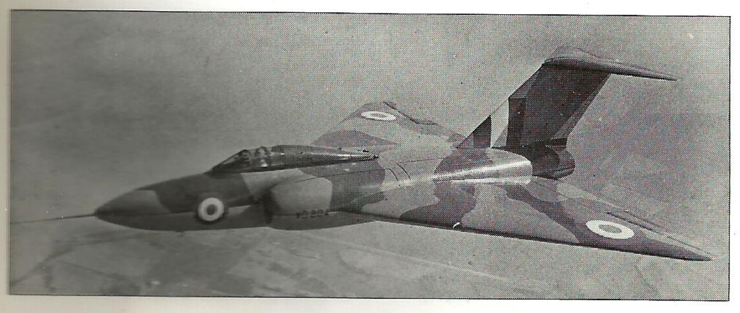
Puesto en vuelo en diciembre de 1951, el Saab 210 Draken era un menudo avión concebido para experimentar con las alas en doble delta (foto Bruce Robertson).



Arriba: el Hawker P.1067 (prototipo del Hunter) realizó su vuelo inaugural el 20 de julio de 1951. Su producción fue de 1 972 unidades, incluidas 445 construidas con patente en Bélgica y los Países Bajos; gran número de aviones de este tipo siguen todavía en activo.

Abajo: el prototipo de Havilland D.H.110, que aparece aparcado en el aeródromo de Hatfield en setiembre de 1951, se rompió en pleno vuelo durante el festival aéreo de Farnborough del año siguiente. El segundo prototipo se convirtió en el Sea Vixen.





El prototipo Gloster G.A.5 fue construido para la misma especificación que el D.H.110 y voló en noviembre de 1951. Este modelo desembocaría finalmente en el Javelin, que entró en servicio operacional con el 46.° Squadron de la RAF, estacionado en Odiham, tres años antes que el Sea Vixen (foto Bruce Robertson).

monoplaza de caza diurna Gloster Meteor, el Meteor NF.Mk 11 y sus desarrollos (los NF.Mk 12, 13 y 14) fueron los cazas nocturnos normalizados en las filas de la RAF hasta ser sustituidos por el Gloster Javelin a partir de principios de 1956.

5 de agosto
Realiza su primer vuelo el prototipo (matriculado WJ960) del caza monoplaza Supermarine Swift, propulsado a turborreacción. Primer interceptador transónico de la RAF construido íntegramente en Gran Bretaña, y también el primero con alas de flecha, el Swift entró en servicio con el 56.° Squadron en febrero de 1954. Sin embargo, tuvo que ser dado de baja como caza al cabo de un año, a causa de una serie de persistentes problemas de distinto tipo.

15 de agosto
Entregado a BEA el 9 de junio, el Douglas Dakota RMA *Sir Henry Royce* (equipado con motores Rolls-Royce Dart) inauguró el primer servicio de transporte de carga del mundo con un avión propulsado a turbohélice, volando de Northolt (Gran Bretaña) a la base militar de Hanover (Alemania). Dos aviones fueron convertidos con motores Dart a fin de acelerar el programa de desarrollo de esta planta motriz antes de la introducción del Vickers Viscount.

1 de setiembre
Tras la suspensión formal el 9 de julio del estado de guerra entre Gran Bretaña y Alemania, las British Air Forces of Occupation fueron rebautizadas 2.ª Fuerza Aérea Táctica.

13 de setiembre
El Squadron de Helicópteros de Transporte 161 del US Marine Corps inicia sus misiones de apoyo a la 1.ª División de los Marines. Durante sus primeras evaluaciones operacionales, y utilizando su Sikorsky HRS-1, este escuadrón transportó los suministros del 1.er Batallón de Marines 11 km al interior de la zona de combate.

3 de octubre
Es comisionado en la base de Cayo Hueso (Florida) el primer escuadrón antisubmarino de la US Navy equipado con helicópteros, el HS-1.

23 de octubre
Diez Boeing B-29 escoltados por F-86 Sabre son enviados contra aeródromos situados en Corea del Norte. Un cuarteto de MiG-15 se enfrentó a los Sabre, permitiendo que otros aparatos del mismo tipo se encargaran de los bombarderos. Tres Superfortress fueron abatidos sobre el ára del objetivo, otros cuatro se vieron obligados a realizar aterrizajes de emergencia en Corea del Sur y sólo tres consiguieron regresar a la base de partida, en Okinawa, no sin haber encajado graves daños. Este desastre supuso el fin de las incursiones diurnas de los B-29.

15 de noviembre
La base de la RAF en North Luffenham es puesta a disposición de las Reales Fuerzas Aéreas de Canadá, para que instalen en ella a los tres escuadrones de cazas Sabre de la 1.ª Ala canadiense, que permanecerá estacionada en Gran Bretaña.

26 de noviembre
Realiza su vuelo inaugural en Moreton Valence (Gran Bretaña) el primero de los tres prototipos Gloster GA.5, matriculado WD804. Este caza todo tiempo, con ala en delta y propulsado por dos turborreactores Armstrong Whitworth Sapphire, se retrasó por una serie de accidentes hasta febrero de 1956, en que entró en servicio, con el nombre de Javelin, en el 46.° Squadron de la RAF.

Diciembre
Tienen lugar las primeras entregas a la RAF del cazabombardero de Havilland D.H.112 Venom, un desarrollo del Vampire propulsado por el turborreactor de Havilland Ghost. Su puesta en servicio activo, en las filas de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, no se produjo hasta agosto de 1952, siendo su primera unidad receptora el 11.° Squadron, que se hallaba estacionado en Wunstorf (República Federal de Alemania).

17 de diciembre

El Lockheed L-1049 Super Constellation es puesto en servicio por Eastern Air Lines entre el aeropuerto Newark de Nueva York y Miami; esta compañía había cursado un primer pedido (por diez aviones) el 20 de abril de 1950. Versión alargada del L-749, con dos extensiones en el fuselaje que sumaban un total de 568 cm, el Super Constellation podía acomodar 88 pasajeros.

1952

3 de enero

Realiza su primer vuelo en Filton (Gran Bretaña) el prototipo Bristol Tipo 173 (G-ALBN), primer helicóptero bimotor y birrotor diseñado y construido en el Reino Unido.

13 de enero

Los dos primeros ejemplares de los 52 Lockheed Neptune encargados por la RAF se reciben en la base de St Eval. Conseguidos en el marco del Programa de Asistencia Militar de EE UU, todos los aviones se habían recibido el 27 de enero y, entregados inicialmente al 217.° Squadron, equiparon a los Squadrons n.os 36, 203 y 210. Equivalentes a los P2V-5 Neptune de la US Navy, los aparatos británicos fueron sustituidos por el Avro Shackleton en marzo de 1957, en que los aviones supervivientes fueron devueltos a Estados Unidos.

22 de enero

El de Havilland Comet I obtiene un certificado de navegación aérea, el primer concedido a un avión comercial propulsado a turborreacción.

10 de febrero

El mayor George A. Davis, volando en un F-86 Sabre de la USAF en compañía de otro aparato, descubre doce MiG-15 que se preparaban para atacar a una formación de cazabombarderos norteamericanos que en ese momento estaban realizando su tarea a baja cota. Davis ignoró su inferioridad numérica e interceptó a los aviones enemigos, abatiendo dos MiG-15 antes de ser alcanzado y estrellarse, muriendo en el siniestro. Su acción, que impidió la maniobra de los MiG, permitió a los cazabombarderos terminar la misión que habían empezado y le reportó, a título póstumo, la Medalla del Honor.

13 de marzo

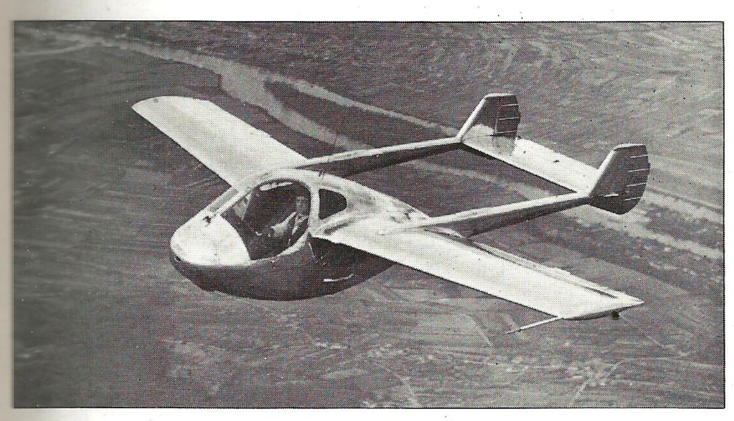
Realiza su primer servicio comercial, en la ruta Londres-París de BEA, el Airspeed A.S.57 Ambassador, que comenzó a operar de forma regular al cabo de dos semanas.

15 de abril

Realiza su vuelo inaugural el prototipo Boeing YB-52 (49-231), propulsado por ocho turborreactores. Diseñado para llevar armas nucleares sobre cualquier punto del planeta, el primer RB-52B Stratofortress fue entregado al Mando Aéreo Estratégico de la USAF el 29 de junio de 1955.

1 de mayo

Las nuevas regulaciones sobre la clase turista, propugnadas por la IATA, son adoptadas por Pan American World Airways en su servicio Arco



Arriba: el curioso SIPA 200 Minijet estaba propulsado por un motor de turborreacción Turboméca Palas de 150 kg de empuje. Este avión había sido concebido como medio rápido de enlace y entrenador básico a reacción (foto Bruce Robertson).



Arriba: puesto en vuelo a principios de 1952, el primer prototipo Bristol Tipo 173 era básicamente un fuselaje de 13 plazas con un motor y rotor de un Sycamore a cada extremo. Este modelo evolucionó en el Westland Belvedere (foto Bruce Robertson).



Arriba: el Lockheed Modelo 1049 Super Constellation, versión alargada del Modelo 749 Constellation, entró en servicio con Eastern Air Lines en diciembre de 1951. Con cinco tripulantes, los Super Constellation de Eastern acomodaban 88 pasajeros.

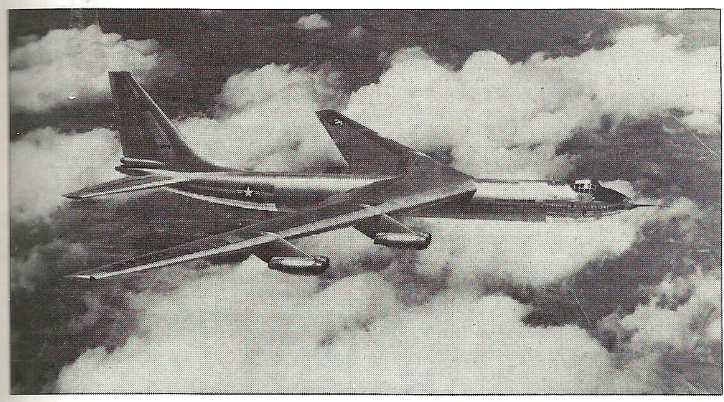


El Boeing YB-52, así como el prototipo XB-52, se distinguía fácilmente de los B-52 de serie por la peculiar configuración de la cubierta de la cabina, en la que se acomodaban dos pilotos en asientos en tándem.





Izquierda: BAE fue la única compañía usuaria del modelo de corto alcance Airspeed A.S.57 Ambassador, que tenía capacidad para 49 pasajeros en su confortable y presionizada cabina (foto Bruce Robertson).



El Convair YB-60 fue un avanzado desarrollo propulsado a turborreacción del B-36 y presentaba las alas y las superficies caudales en flecha. Propulsado por ocho turborreactores Pratt & Whitney J57, el YB-60 fue rechazado en favor del más moderno Boeing B-52 (foto Bruce Robertson).



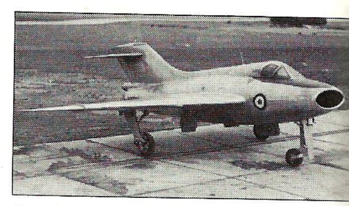
Este Douglas DC-6B de Pan American fue fotografiado en la época en que entró en servicio en la ruta Nueva York-Londres de la compañía, que coincidió con la introducción de la clase turista. Versión de pasaje del carguero DC-6A, este tipo podía acomodar 102 plazas en configuración de alta densidad.



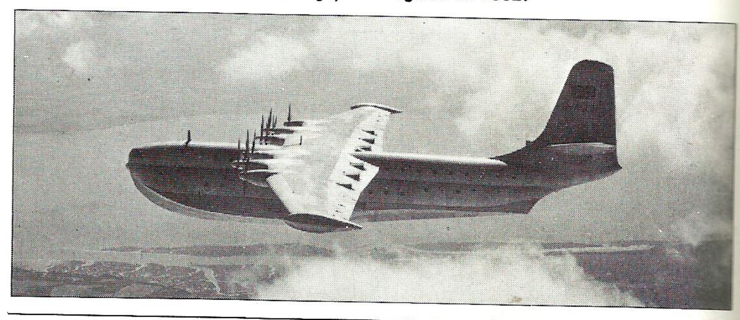
Puesto en servicio en una época en que las aerolíneas comenzaban a interesarse más por los aviones a reacción, el prototipo Bristol Britannia realizó su primer vuelo el 16 de agosto de 1952 (foto Bruce Robertson).



El prototipo Avro 698 condujo directamente al bombardero Vulcan de producción (foto John D. R. Rawlings).



El avión de investigación Boulton Paul P.120 realizó su primer vuelo el 6 de agosto de 1952.



Derecha: el Saunders-Roe S.R.45 Princess emergió en un mundo en el que ya no había lugar para los hidrocanoas de transporte comercial, especialmente para uno tan enorme (foto Bruce Robertson).

Iris, entre Nueva York y Londres. Al mismo tiempo fue puesto en servicio en las rutas transatlánticas el DC-6B.

2 de mayo
BOAC introduce el avión comercial a turborreacción Comet I en su línea Londres-Johannesburgo. El primer servicio regular mundial de pasaje con un avión a reacción fue inaugurado por el Comet matriculado G-ALYP, que fue pilotado por el comandante A. .M. A. Majendie en el sector Londres-Roma-Beirut, por el comandante J. T. A. Mardsen entre Beirut y Jartúm, y por el comandante R. C. Alabaster de Jartúm a Johannesburgo, vía Entebbe y Livingstone. Este trayecto total de 10 820 km se cubría en un tiempo de 23 horas 34 minutos.

29 de mayo
Doce cazabombarderos Republic F-84E Thunderjet del 159.° Squadron del 116.° Group de Cazabombardeo toman parte en el primer repostaje en vuelo operacional de aviones de combate. Cargados com bombas de 230 kg, despegaron de Itazuke (Japón) para atacar un objetivo en Sariwon, después de lo cual se encontraron con cisternas KB-29 sobre Taegu y completaron el vuelo de regreso a su base de partida.

16 de junio
Cazas MiG-15 soviéticos derriban un avión de salvamento Consolidated Catalina sueco sobre el mar Báltico. Este aparato estaba buscando supervivientes de un Douglas Dakota que, probablemente, había sido a su vez derribado por otros MiG-15 el día anterior.

23-24 de junio
En el que fue el mayor esfuerzo puntual desde la II Guerra Mundial, aviones de la US Air Force, la US Navy y el US Marine Corps llevan a cabo más de 1 200 salidas contra plantas hidroeléctricas en Corea del Norte. El éxito de esta operación fue tal que destruyó virtualmente la totalidad del potencial eléctrico norcoreano.

1 de julio
Se crea la Força Aérea Portuguesa amalgamando el Arma da Aeronáutica y la Aviaçao Maritima.

8 de julio
Utilizando una flota de helicópteros Sikorsky S-55, New York Airways comienza a servir rutas entre aeropuertos, uniendo el Ildewild de Nueva York (actualmente, John F. Kennedy), La Guardia y Newark. Además, se cubrieron rutas adicionales a New Brunswick, Princeton y Trenton (Nueva Jersey).

29 de julio
Un North American RB-45, versión de reconocimiento del bombardero táctico B-45 Tornado, vuela desde la base aérea de Elmendorf (Alaska) a la de Yokota (Japón), consiguiendo así la primera travesía transpacífica sin escalas realizada por un avión a turborreacción.

16 de agosto
El jefe de pilotos de prueba de la Bristol Aeroplane Company, A. J. («Bill») Pegg, pone en vuelo por primera vez, en Filton (Gran Bretaña), el prototipo Tipo 175 Britannia, matriculado G-ALBO y propulsado por turbohélices provisionales Bristol Proteus 625. Concebido para operar en las rutas Empire de BOAC, el Britannia se convertiría en el primer turbohélice de largo alcance puesto en servicio regular en todo el mundo.

22 de agosto
Realiza su vuelo inaugural en Cowes (Isla de Wight), pilotado por Geoffrey Tyson, el primer hidrocanoa Saunders-Roe S.R.45 Princess, matriculado G-ALUN. Tres de estos aviones de 200 plazas, que debían ir propulsados por turbohélices Bristol Proteus de 3 780 hp, fueron construidos en respuesta a un pedido cursado en 1946 por el Ministerio de Suministros británico pero, como los hidrocanoas comerciales habían quedado desfasados frente a los transportes terrestres de largo alcance, el G-ALUN fue el único que llegó a alzar el vuelo.

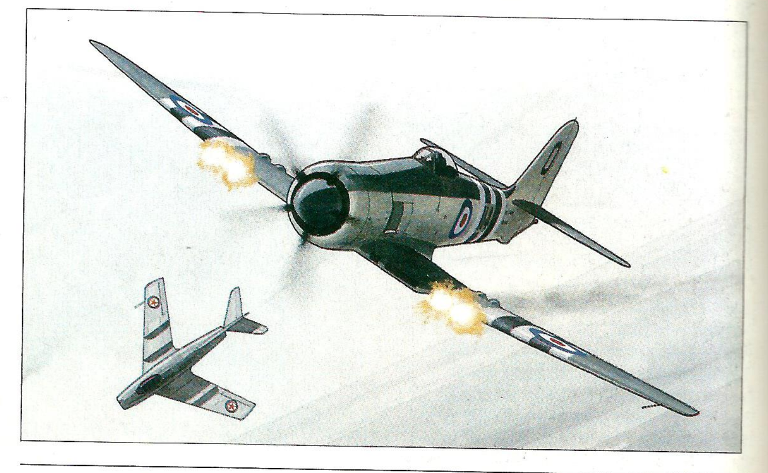
28 de agosto
La Unidad de Misiles Guiados 90 de la US Navy, basada a bordo del USS *Boxer*, lanza un avión radiocontrolado Grumman F6F-5K contra un puente ferroviario en Hungnam. Este aparato fue guiado hasta el blanco por dos Douglas AD-4N Skyraider.

6 de setiembre
El prototipo de Havilland D.H.110 matriculado WG236, que había superado la velocidad del sonido en fuerte picado a principios de ese mismo año, se estrella durante una demostración celebrada en el curso del festival del SBAC en Farnborough, matando a 30

Los Sea Fury en Corea: 1952

Cuando los cazas a turborreacción comenzaban a equipar a las principales fuerzas aéreas del mundo, el Hawker Sea Fury F.Mk 10 entraba en servicio con el 807.° Squadron del Arma Aérea de la Flota (AAF) británica, en agosto de 1947. Era el desarrollo final de una larga familia de soberbios cazas de émbolo de Hawker que había comenzado con el Hornbill, primer caza diseñado por Sydney Camm para la compañía. Concebido como sustituto del Tempest de la RAF, el Hawker Fury había sido cancelado al terminar la guerra en Europa. Pero a partir de él se desarrolló el tipo navalizado Sea Fury F.Mk 10, último caza con motor de émbolo del AAF y, con una velocidad de 740 km/h, también el más rápido. Sólo se habían entregado 50 Sea Fury F.Mk 10 cuando se introdujo el más versátil Sea Fury FB.Mk 11 que, con el armamento incrementado, comenzó a equipar al 802.° Squadron en mayo de 1948. Cuando cesó su producción, a finales de 1952, se habían completado 615 ejemplares de esta versión para el AAF.

A las 04.00 horas del 25 de junio de 1950, carros de combate de fabricación soviética abrieron en avance de la infantería norcoreana sobre el paralelo 38, frontera artificial entre Corea del Norte (comunista) y Corea del Sur (capitalista). Los norcoreanos progresaron rápidamente y Corea del Sur quedó en una posición crítica, momento en el que Estados Unidos consiguió que los ejércitos de los miembros occidentales de las Naciones Unidas apoyasen a los surcoreanos. El poder aéreo occidental obtuvo rápidamente la supremacía e impidió que las primeras fuerzas de la ONU fuesen devueltas al mar. Por entonces, el Sea Fury era el principal cazabombardero del AAF y durante la guerra de Corea sirvió con especial distinción. Equipó, en períodos diferentes, el 807.° Squadron del HMS *Theseus*, a los n.ºs 804 y 810 del HMS *Glory*, a los n.ºs 805 y 808 del HMS *Sydney* y al HMS *Ocean;* todos estos buques operaron en aguas coreanas como parte de la Task Force 77 de la US Navy. Durante la guerra, los Sea Fury del AAF tuvieron una contribución significativa, especialmente en ataques puntuales, y fue el 802.° Squadron el que obtuvo el récord operacional de la guerra, montando 123 salidas de cazabombardeo en un solo día. La superioridad de las fuerzas aéreas de la ONU dio como resultado que la aviación norcoreana comenzase a recibir el excelente caza Mikoyan-Gurevich MiG-15, al que sólo podía oponerse el North American F-86 Sabre de la USAF. Los cazas con motor de émbolo no eran enemigos de talla para el MiG-15 pero, en el caso del Sea Fury, su excelente maniobrabilidad y el superior entrenamiento de sus pilotos logró compensar en parte la balanza, hasta el punto que el 9 de agosto de 1952 el teniente de navío Peter Carmichael, del 802.° Squadron, conseguía el primer derribo de un MiG-15 a cargo del AAF, produciéndose algunos otros con el paso del tiempo. A pesar de haber demostrado más de lo que podía esperarse, el Sea Fury alcanzó en Corea el extremo final de su carrera y comenzó a ser retirado.



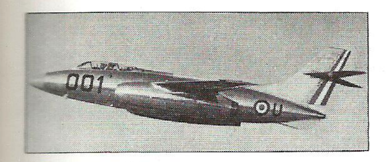
El Hawker Sea Fury sirvió de forma distinguida durante la guerra de Corea; los primeros aviones de este tipo puestos en acción pertenecían al 807.° Squadron del Arma Aérea de la Flota británica, embarcado en el HMS *Theseus*.

personas entre ellas el piloto, John Derry, y su observador, Tony Richards. Este accidente sirvió para centrar la atención general sobre las reglas de seguridad vigentes en exhibiciones aéreas, lo que dio como resultado la expresa prohibición de cualquier maniobra que implicase virajes en dirección a los espectadores.

28 de setiembre
Realiza su vuelo inaugural el prototipo Dassault MD.454.01 Mystère IV. Este cazabombardero monoplaza capaz de volar a Mach 0,94 era un profundo rediseño del Mystère II, con el que se consiguieron mejores prestaciones, y fue el primer caza de diseño europeo con los revestimientos alares mecanizados. Se mantuvo en servicio en ultramar, en las fuerzas aéreas de la India e Israel, hasta mediados de los años setenta.

3 de octubre
El primer ingenio atómico británico explosiona en el curso de unas pruebas en las islas Monte Bello, al largo de las costas noroccidentales australianas.

26 de octubre
El de Havilland Comet I G-ALYZ de BOAC resulta gravemente dañado en un accidente mientras despegaba de Roma. En marzo de 1953, un accidente similar sufrido por un Comet de Canadian Pacific demostró que si la proa del avión quedaba sólo marginalmente demasiado elevada durante el despegue era casi imposible alcanzar la velocidad necesaria para la sustentación. Entre las modificaciones adoptadas para subsanar este problema se contó la incorporación de ranuras automáticas de borde de ataque.



Arriba: el primer prototipo Sud-Ouest 4050-01 Vautour, que voló en octubre de 1952, estaba configurado como caza biplaza todo tiempo, en tanto que el segundo era un monoplaza de ataque al suelo. El Vautour era supersónico en picado y sirvió en Francia e Israel (foto Bruce Robertson).

2 de noviembre
El Ministerio del Aire británico anuncia que se adquirirán unos 400 North American F-86 Sabre de fabricación canadiense como medida interina para equipar a los escuadrones de caza de la RAF, a la espera de la puesta en servicio de los Hawker Hunter y Supermarine Swift.

3 de noviembre
Realiza su primer vuelo, propulsado por un turborreactor Rolls-Royce Avon, el prototipo del caza biplaza de ataque todo tiempo Saab 32 Lansen sueco. Los ejemplares de producción de este aparato capaz de Mach 0,91 montaron una versión construida con patente por Svenska-Flygmotor del Avon, y este modelo sirvió en las filas de siete escuadrones de las Flygvapen entre 1955 y 1970. Los 450 ejemplares construidos fueron progresivamente puestos al día mediante la instalación de nuevo equipo electrónico.

3 de noviembre
Operando sobre Corea en un Douglas F3D-2 Skynight, el mayor William T. Strattio y su radarista, sargento primero Han C. Hoglind, ambos de US Marine Corps, destruyen un Yakovlev Yak-15 comunista. Se trataba del primer avión a reacción abatido de noche.

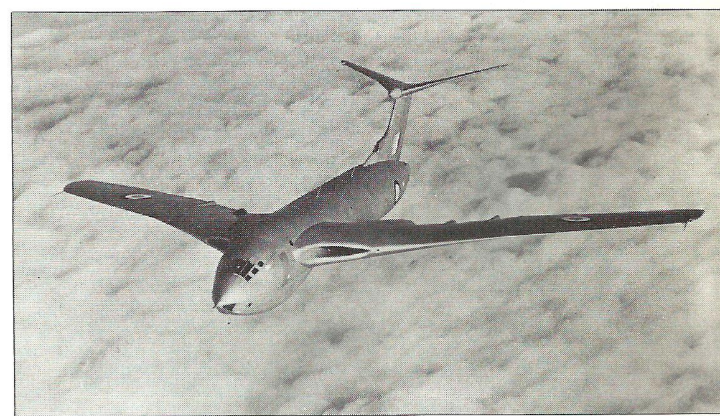
19 de noviembre
Aviones Douglas DC-6B de SAS (Scandinavian Airlines System) inauguran los primeros servicios comerciales sobre las regiones polares entre Europa y América del Norte.

16 de diciembre
El Mando Aéreo Táctico de la USAF pone en activo su primer escuadrón de helicópteros.

24 de diciembre
Realiza su vuelo inaugural el primer prototipo (WB771) del bombardero tetrarreactor Handley Page H.P.80 (Victor), propulsado por cuatro Armstrong Siddeley Sapphire.

Un Grumman F6F-5K Hellcat radioguiado es lanzado del USS *Boxer*. Del 28 de agosto al 2 de setiembre de 1952, seis Hellcat radioguiados de la Unidad de Misiles Guiados 90 de la US Navy se precipitaron sobre objetivos norcoreanos, cada uno de ellos con una bomba de 450 kg .

El tercer bombardero «V» realizó su vuelo inaugural en diciembre de 1952. El Handley Page Victor fue el más sofisticado de los tres, pero desde principios de 1970 fue utilizado sólo como cisterna de reabastecimiento de combustible en vuelo (foto John D. R. Rawlings).



Abajo: desarrollo del M.D.450 Ouragan de ala recta, el prototipo Dassault M.D.542 Mystère, con el ala en flecha, fue el primero de más de 450 aviones de producción que equiparon a las fuerzas aéreas de Francia, la India e Israel.





ALIA



Si bien la actual aerolínea de bandera jordana se creó en octubre de 1963 y comenzó a operar en diciembre de ese año, sus raíces hay que buscarlas en 1950, cuando H. E. Ismail Bilbeisi formó Air Jordan. Esta aerolínea utilizó aviones Airspeed Consul en trayectos cortos desde Amman. Transocean Airlines, una compañía norteamericana, reequipó a Air Jordan con Douglas DC-3 y DC-4, haciendo posible un ambicioso programa de expansión. Tras la desaparición de la aerolínea jordana Arab Airways, Air Jordan se hizo con su control y la reconstituyó como Air Jordan of the Holy Land (de Tierra Santa), pero la nueva entidad se declaró en bancarrota el 11 de julio de 1960. Por su parte, Air Jordan sólo aguantó hasta el 1 de setiembre de 1960, en que suspendió las operaciones. Ese mismo día se formó Jordan Airways, subsidiaria de Middle East Airlines. Esta nueva aerolínea se mantuvo en activo hasta que el 15 de diciembre de 1963 comenzó a operar ALIA, utilizando dos aviones Douglas DC-7C. A ellos se sumaron en diciembre de 1963 dos Handley Page Herald matriculados JY-ACQ y JY-ACR, que sirvieron en la red regional hasta 1965. El primer avión de reacción de la compañía fue un Sud-Aviation Caravelle 10R matriculado JY-ACS, que se recibió el 28 de julio de 1965. Este modelo permitió a ALIA expandir su red de cobertura hasta París y Roma. Desde finales de 1966 al 31 de marzo de 1967 se utilizaron aviones Vickers Viscount alquilados en los trayectos interiores y de carácter regional. Después de éstos se empleó brevemente, en 1967, un Fokker F.27 Friendship también arrendado (JY-ADD), al que siguieron al poco tiempo los primeros aparatos de este tipo de la compañía.

A fin de expandir las rutas internacionales y mejorar el servicio en algunas de las cubiertas por los Caravelle se adquirieron dos Boeing 707 de primera mano: el primero de ellos llegó en enero de 1971 con la matrícula JY-ADP, seguido el 30 de noviembre de 1972 por el primer Boeing 720 de la aerolínea. Otro producto de Boeing, el Modelo 727-2D3, se sumó a la flota el 8 de julio de 1974; el primer ejemplar estaba matriculado JY-ADR. ALIA recibió su primer Boeing 747-2D3B (JY-AFA) el 13 de abril de 1977 y, con otros dos, fue destinado a las rutas a Estados Unidos y a varios países de Europa Occidental. La compañía utiliza también en sus rutas de alta densidad el Lockheed L-1011 TriStar 500, cuya primera unidad llegó a Jordania el 11 de setiembre de 1981, con la matrícula JY-AGA.

El avión de la fotografía (JY-AFA) fue el primer Boeing 747 entregado a ALIA.

Flota actual de ALIA

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-ADP	20495	The City of Amman
JY-AEB	18948	The City of Jerash
JY-AEC	18949	The City of Umquais
JY-AES	20017	

Boeing 720-030B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JY-ADT	18251

Boeing 727-2D3

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-ADR	20885	The City of Jerusalem
JY-ADV	21021	The City of Aqaba
JY-AFT	22268	The City of Irbid
JY-AFU	22269	Azraq
JY-AFV	22270	Wadi Rum
JY-AFW	22271	The City of Madaba

Boeing 474-2D3B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
Jy-AFA	21251	Prince Ali
JY-AFB	21252	Princess Haya
JY-AFS	22579	Prince Hamzah

Lockheed L-1011 TriStar 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-AGA	1217	Abbas Ibn Furnas
JY-AGB	1219	Ibn Batouta
JY-AGC	1220	
JY-AGD	1229	
JY-AGE	1238	
JY-AGH	1249	

Bajo pedido

n.os constr. 1246, 1247, 1248, 1250

Flota suministrada por Editions JP

Los Lockheed L-1011 TriStar 500 de ALIA son asiduos visitantes de los principales aeropuertos europeos (foto Austin J. Brown).

